

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Projet de ligne  
à grande vitesse  
Bordeaux-Toulouse

***Bienvenue  
au débat public***  
*Projet de ligne ferroviaire à  
grande vitesse Bordeaux-Toulouse*



**Henri Demange**  
Président de la CPDP

***Toulouse, le 15 juin 2005***

**Actes de la réunion publique de lancement**

## **SOMMAIRE**

<b>Introduction .....</b>	<b>6</b>
<b>Partie 1 : Pourquoi une LGV Bordeaux-Toulouse? .....</b>	<b>18</b>
<b>Partie 2 : La faisabilité du projet.....</b>	<b>32</b>
<b>Partie 3 : Les enjeux sociaux-économiques .....</b>	<b>40</b>

**Sont notamment intervenus lors de ce débat :**

**Pour la Commission particulière du débat public :**

**M. Henri DEMANGE**, Président de la Commission particulière du débat public

**M. Philippe MATHIS**, membre de la CPDP

**M. Jacques BAREL**, membre de la CPDP

**M. Michel SABLAYROLLES**, membre de la CPDP

**M. Jean-Claude SABIN**, membre de la CPDP

**Pour le maître d'ouvrage et ses partenaires :**

**M. Jean-Pierre DUPORT**, Président de Réseau ferré de France:

**M. Kim REGNIER**, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées

**M. Jean-Jacques FAUCHER**, Chef de projet débat public RFF

**M. Alain DE TESSIÈRES**, Directeur régional de la SNCF

**Intervenants au débat :**

**M. Christian LAVIGNE**, 1<sup>er</sup> adjoint au maire de Labège,

**M. Jean DAUBIGNY**, Préfet de région Haute Garonne,

**M. Charles MARZIANI**, Vice-Président du Conseil régional

**M. Serge DIDIER**, élu à la Communauté d'agglomération du Grand Toulouse

**Mme Josée CAMBOU**, France Nature Environnement et pilote du réseau Aménagement durable du territoire d'UMINATE

**M. Jean-Jacques MIRASSOU**, Vice-président du Conseil Général chargé des transports

**M. Jean BONET- MONSONIS**, Vice-président délégué du Conseil Économique et Social, Président de la Commission Aménagement du Territoire

**M. André CROCHERIE**, Directeur régional de l'équipement Midi-Pyrénées

**M. Alain BERTHOUMIEUX**, Délégué de la FNAUT (Fédération Nationale d'Associations d'Usagers des Transports)

**M. Didier GODEFROY**, cheminot, militant CGT

**M. Jacques AGRAIN**, Membre du Conseil Économique et Social au titre des personnalités qualifiées

**Mme Brigitte PRÉVOST**, Présidente ADEIC 31 (Association de Défense d'Éducation et d'Information du Consommateur)

**M. Philippe BONNECARRÈRE**, Maire d'Albi

**Mme Valérie CORMIER**, Eurosud transport

**M. DIEUDONNE**, habitant de DEYME:

**M. Yannick CHOLET**, habitant de Toulouse et né à Bordeaux

**M. Pierre CLAVERIE**, Toulousain

**M. Xavier CREMOUX**, Président de l'Union Protection Nature Environnement du Tarn

*Ainsi que trois autres intervenants dont les noms n'ont pu être enregistrés.*

# Introduction

## **Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière du débat public**

Traditionnellement, le maire de la commune prononce quelques mots d'accueil.

Je passe donc la parole à Monsieur Christian LAVIGNE.

### **Christian LAVIGNE, 1<sup>er</sup> adjoint au maire de Labège :**

Bonsoir, bienvenue sur la commune de Labège. C'est à ce titre que je dois m'adresser ce soir à vous, bien que Monsieur le Président, vous le verrez, je ferai peut-être une entorse à la tradition républicaine.

Bienvenue, Monsieur le Président de la Commission Particulière de Débat Public, bienvenue aux membres de cette Commission, bienvenue aussi Monsieur le Président de RFF et Messieurs les Présidents, et bienvenue surtout à vous tous pour cette première manifestation, ce premier grand débat du grand débat public, puisqu'il y aura des réunions, comme vous avez pu le voir, dans l'ensemble des grandes villes et des cités, futurement traversées par la ligne à grande vitesse.

C'est un plaisir et un honneur pour la commune de Labège de vous accueillir. Notre commune peut vous accueillir car elle est membre d'une communauté d'agglomérations qui s'appelle « SICOVAL » et qui peut se permettre d'avoir ce type d'équipements, susceptibles d'accueillir ce type de réunions.

Le SICOVAL est membre, financeur et participant du grand débat public. C'est aussi à ce titre que je suis ravi de vous accueillir.

J'allais ajouter une petite anecdote : il y a une heure environ, j'ai reçu au SICOVAL un appel téléphonique me demandant pourquoi, alors que le SICOVAL est une communauté d'agglomérations du sud-est toulousain qui a priori n'est pas concernée par le tracé de la ligne grande vitesse Bordeaux-Toulouse, il était partenaire et financeur du grand débat et accueillait la première manifestation.

Nous avons tout simplement répondu qu'à notre sens ce n'était pas la volonté de choisir un territoire un petit peu neutre par rapport au tracé concerné, mais c'était vraisemblablement que ce grand projet que cette région dans son ensemble attend depuis tellement longtemps, était d'intérêt d'agglomérations et d'intérêt régional. Pour nous, c'est évident.

L'autre raison pour laquelle le SICOVAL se trouve dans ce débat, c'est que normalement, en simultanéité avec le grand débat public, doit commencer une phase de concertation sur la suite, c'est-à-dire sur le tracé et sur la poursuite Toulouse-Narbonne.

Je sais bien, Monsieur le Président, que je dois me garder de mélanger les genres et les procédures. Il n'en demeure pas moins que l'agglomération toulousaine se trouve dans une position charnière et qu'à l'évidence, l'insertion de la ligne grande vitesse dans l'agglomération toulousaine, si elle ne fait pas partie du grand débat, n'en demeure pas moins un des éléments essentiels de la qualité de la desserte et du service qui seront apportés à cette région.

Il me semble que les débats devront également porter sur cet aspect des choses, et de ce point de vue, le SICOVAL est tout à fait concerné et intéressé.

Monsieur le Président, voilà les quelques mots que je voulais dire en vous souhaitant des travaux fructueux et un excellent premier bon débat dans ce grand débat.

## **Henri DEMANGE :**

Merci, Monsieur le Maire. Nous allons maintenant ouvrir notre séance de débat public.

La première des politesses est de présenter les personnes qui sont à cette tribune.

Je commencerai par la table à ma gauche qui représente le maître d'ouvrage chargé de présenter ce dossier : Réseau Ferré de France.

De gauche à droite : Monsieur Alain DE TESSIÈRES, Directeur Régional de la SNCF Midi Pyrénées, Monsieur Kim REGNIER, Directeur Régional RFF Midi Pyrénées, Monsieur Jean-Pierre DUPORT, Président de Réseau Ferré de France, Monsieur Jean-Jacques FAUCHER, Chef de Projet, et Monsieur MACON.

A cette table, mes collègues membres de la Commission Particulière de Débat Public, chargée de l'organisation du débat.

De droite à gauche : Monsieur MATHIS, Monsieur SABLAYROLLES, votre serviteur Henri DEMANGE, Monsieur BAREL, Monsieur SABIN .

Le décor étant planté, je signalerai également la présence au premier rang d'un certain nombre de personnalités ayant des responsabilités importantes dans ce projet, en particulier plusieurs membres du Comité de pilotage, qui portent depuis des mois, sinon des années, ce projet et qui interviendront pour donner leur point de vue.

Je rappellerai l'organisation de la réunion

Nous commencerons par le rappel des règles et des grands principes de débat public. Cela commence à être connu, mais le débat public ne remonte dans ses textes fondateurs qu'à 1995, par conséquent il est bon de rappeler les règles du jeu ce qui sera relativement rapide. La deuxième partie de la réunion, qui durera environ trente minutes, sera consacrée à la présentation du dossier qui sera réalisée par le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France qui a la responsabilité de cette opération.

Nous procéderons ensuite à l'ouverture du débat.

Sur l'organisation de la réunion, je dirai deux choses : nous essaierons de placer les questions sur trois séquences qui sont les trois grandes données du dossier qui vous sera présenté.

Première question : pourquoi ce projet ? est-il opportun ?

Deuxième question : comment ce projet, s'il est reconnu opportun, va-t-il se réaliser ?

Troisième question : quels sont les enjeux environnementaux d'aménagement du territoire qui découleront de sa réalisation ?

Vous pourrez vous exprimer très largement à l'occasion de ces trois séquences.

Vous pouvez vous exprimer de deux manières : oralement et par écrit.

Oralement, se posera un problème, c'est que s'il y a beaucoup de questions, le temps ne permettra peut-être pas de les traiter toutes. On passera le micro à un maximum d'intervenants, mais peut-être certains se sentiront frustrés parce que le hasard fera qu'ils ont levé la main un peu trop tard ou que trop de personnes à côté ont levé la main.

C'est pour cela que de toute manière, je pense que vous avez le plus grand intérêt à doubler cette question orale par le papier écrit que vous avez tous en main je pense, sinon les hôtesses vous le distribueront.

Ce papier doit prévoir votre nom et votre adresse car il sera apporté – et nous en prenons l’engagement – une réponse à toutes les questions, oralement si c’est retenu dans la journée, en tout cas dans un délai très raisonnable, au maximum trois semaines, si vous les posez par écrit.

Si vous intervenez oralement, n’oubliez pas non plus de rappeler votre nom, votre lieu de résidence et si vous représentez une association ou une collectivité.

Donc voilà les deux moyens d’expression que vous aurez ce soir, mais n’oublions pas que ce n’est pas le débat public qui se terminera ce soir à 21H30 ou à 22H, il ne fait que commencer et se terminera le 18 novembre. Il y aura d’autres réunions et en particulier une dans cette salle le 16 novembre, avant la clôture.

Tout cela pour vous dire que vous aurez plusieurs mois pour vous exprimer, pour poser toutes les questions, faire part de toutes vos observations – car il n’y a pas que des questions, mais des prises de position – et tout cela va se dérouler pendant les mois qui vont venir.

Voilà ce que l’on peut dire sur l’organisation de la réunion.

Je vous l’ai indiqué, nous sommes tenus de rappeler en début de réunion quelle est la règle du jeu de débat public.

Je pense qu’il doit y avoir un « PowerPoint ».

Pourquoi le débat ? c’est la première question. Réponse formelle : parce qu’il est prévu par la loi de 1995 d’abord, puis par la loi de 2002.

Ensuite, il en a été décidé ainsi, la tenue du débat est faite par la Commission Nationale de Débat Public, qui est une autorité administrative indépendante, au même titre que le CSA dans le domaine de l’audiovisuel.

Les trois chapitres de notre discussion sont :

- l’opportunité d’une ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse,
- sa faisabilité,
- les enjeux environnementaux et socio-économiques.
- 

Le débat est organisé par la Commission Particulière de Débat Public qui est composée de six membres tous présents, à l’exception de Madame MADER qui participera aux autres réunions.

Nous avons adhéré à une charte de déontologie.

Nous avons à la fois des droits et des devoirs :

Le droit à l’indépendance : émanation d’une autorité administrative indépendante, nous ne sommes soumis à aucune pression, nous travaillons en notre âme et conscience.

Notre devoir, c’est un devoir de réserve, d’objectivité et de neutralité. A aucun moment, pendant ou après le débat, nous ne prendrons la moindre position sur les données du débat, et si nous le faisons nous commettrions une grave faute qui nous amènerait à quitter le débat.

Le premier principe du débat public est un principe d’égalité vis-à-vis de l’information : tous les citoyens ont le droit d’avoir exactement la même information et pour cela, un nombre très important (1.200.000 exemplaires) de fiches résumés qui donnent un certain nombre d’éléments ont été distribuées.

Ce n’est pas arrivé dans tous les points de la région, mais actuellement environ 70 % du grand axe Bordeaux-Toulouse a été servi.

Le deuxième principe est l’argumentation : ce qui est important, ce n’est pas de dire « je suis pour » ou « je suis contre », c’est de dire pourquoi car c’est à partir des arguments que nous pourrions construire un compte-rendu et un bilan.

La troisième règle est la transparence : il n’y a aucun document confidentiel. Tout ce qui est à la CPDP est public et pratiquement tout sera sur Internet.



Les outils du débat public, c'est :

- la diffusion du dossier,
- des réunions publiques ouvertes à tous,
- des réunions thématiques également ouvertes à tous,
- un journal du débat dont le premier numéro a été distribué (trois autres sont prévus),
- des cahiers des acteurs, toute institution ou toute personne qui veut passer un message aura accès au cahier des acteurs avec la possibilité de bénéficier d'une large diffusion et d'une large information sur ce qu'elles souhaitent indiquer,
- le site Internet,
- le jeu des questions-réponses qui a déjà commencé puisque ce matin, il y a eu 2000 cartes-réponses qui sont arrivées à la CPDP.

Ce qui est très important, c'est le résultat des premières fournées de distribution du fascicule dont je parlais à l'instant dans les boîtes aux lettres.

Quand le débat public sera terminé, deux documents seront élaborés qui figureront sur Internet : le compte-rendu du débat établi par la CPDP, et le bilan du débat établi par la Commission Nationale de Débat Public.

Tout cela sera communiqué au maître d'ouvrage Réseau Ferré de France qui, en fonction de cela, prendra sa décision de poursuite, d'arrêt ou de modification fondamentale du projet.

On a eu dans les débats publics antérieurs en France tous ces cas de figure.

J'ai indiqué l'organisation de la réunion. Il y aura une présentation du projet par Réseau Ferré de France, et l'ouverture du débat.

La tradition veut dans les débats publics qu'il y ait un chronométrage assez strict des interventions. Plus les interventions sont brèves et plus on peut en avoir. Néanmoins, nous appliquerons ce chronométrage avec une certaine souplesse, car rien n'est plus désagréable d'interrompre quelqu'un, quand il dit des choses intéressantes.

Je demande à mes collègues de signaler s'il y a quelques dérapages. Je fais appel à l'autodiscipline de chacun.

Sans plus attendre, je passe la parole au Président de Réseau Ferré de France, Jean-Pierre DUPORT qui va présenter l'ensemble du projet.

### **M. Jean-Pierre DUPORT, Président de Réseau ferré de France:**

Merci, M. le Président, M. le Préfet, Mesdames et Messieurs les Élus, Mesdames et Messieurs, chers amis.

Quelques mots très brefs pour rappeler ce qu'est Réseau Ferré de France, et les éléments majeurs contextuels de ce projet, avant que Jean-Jacques FAUCHER ne vous le présente de manière plus complète.

Réseau Ferré de France est un jeune enfant. Nous avons huit ans d'existence. Créé en 1997, RFF est propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, soit 30 000 km de voies ferrées environ.

Il a également en charge la gestion de la dette ferroviaire d'infrastructure, non négligeable bien évidemment, puisqu'elle a, au moment de sa création, représenté plus de 20 Md€. Pour ce faire, RFF définit les objectifs et les principes applicables en matière de gestion du trafic d'exploitation et d'entretien du réseau.

Nous avons connu cette semaine un événement historique, puisque nous avons doublé le nombre des entreprises historiques pouvant intervenir sur le réseau. Nous sommes passés de un à deux.

Il attribue aux entreprises ferroviaires les capacités d'infrastructure leur permettant de circuler sur les 30 000 km évoqués.

Enfin, Réseau Ferré de France a pour mission de moderniser le réseau existant et de le développer.

Par exemple, d'importantes sections de la ligne Bordeaux-Toulouse ont fait l'objet depuis plusieurs années d'une succession d'opérations de renouvellement de la voie entre Marmande et Aiguillon, ou ici dans cette région entre Montauban et Castelnau d'Estretfonds. Le rôle du maître d'ouvrage de ces investissements est de développer le réseau existant, de concevoir et de réaliser les lignes nouvelles. C'est le cas notamment des investissements ferroviaires dans le cadre des contrats de plan État/Région.

A titre d'exemple, dans la région, des aménagements entre Toulouse et Muret.

Aux 1 500 km de lignes à grande vitesse existantes, les pouvoirs publics ont décidé, lors d'un comité interministériel d'aménagement du territoire, le 18 décembre 2003, d'en ajouter autant à l'échéance de 15 à 30 ans, grâce à la réalisation d'une douzaine de projets ferroviaires. RFF a l'ambition de mettre en œuvre ce programme, dont la première concrétisation sera la mise en service en juin/juillet 2007 des 300 km de la LGV est européenne, de Paris vers Strasbourg.

Le projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse est un des projets majeurs de RFF. Cette LGV s'inscrit dans l'ensemble du réseau de LGV que vous voyez apparaître sur cette carte.

Il a une spécificité. Il exprime une vocation radiale d'amélioration des liaisons de Toulouse vers Paris, et de l'ensemble des villes traversées, vers Paris.

Il a aussi une vocation transversale, en participant à la constitution d'un réseau de lignes nouvelles dans l'ensemble du sud de la France. Ce réseau est en cours de développement. Des projets actuellement en cours de réalisation :

⇒ Perpignan-Figéras, qui est concédée à un concessionnaire franco-espagnol, ou proche de l'être.

⇒ Le contournement de Nîmes-Montpellier devrait démarrer en 2006.

⇒ La ligne sud Europe Atlantique de Bordeaux à Angoulême, et d'Angoulême à Tours devrait démarrer en 2009.

Enfin, des projets à l'étude :

⇒ La LGV PACA, qui est cours de débat public et le projet Bordeaux-Frontière espagnole, dont la Commission Nationale du Débat Public sera saisie dans le deuxième semestre 2005.

C'est un ensemble de réseaux qui se constituent.

La spécificité est que la LGV Bordeaux-Toulouse sera l'une des premières LGV, si l'on décide de réaliser le projet, à vocation transversale.

Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse a vu le jour à l'issue d'un important programme d'étude, dont nous présentons aujourd'hui les premiers résultats. Ceux-ci sont donc sur la place publique, ils sont publics, mais le projet n'en est pas pour autant bouclé.

Rien n'est encore décidé, et nous attendons beaucoup du côté de RFF de ce débat.

L'expérience est là pour le prouver. Dans le cadre du projet CDG Express, nous avons modifié notre projet à l'issue du débat public pour retenir une variante, qui a été issue de ce débat.

Le débat PACA est actuellement en cours de déroulement. Il sera conclu début juillet. Il a été décalé un peu dans le temps et prolongé de quelques semaines. Ce débat a montré qu'il y avait peut-être des solutions différentes, des variantes qu'il nous fallait étudier de manière plus approfondie à l'issue du débat public.

Je redis ici que nous ne sommes pas dans une situation bloquée d'un projet ficelé, tout au contraire.

Vos avis et vos remarques vont nous aider à franchir une nouvelle étape.

A l'issue du débat, en tant que maître d'ouvrage, il appartiendra à RFF de prendre une décision sur le principe et les modalités de la poursuite du projet.

Pour cela, nous attendons du débat qu'il nous éclaire dans les réponses que nous devons apporter à trois questions majeures pour nous :

- ⇒ L'opportunité du projet fait-elle ou non l'objet d'un consensus ?
- ⇒ Si oui, sur quels scénarios faut-il poursuivre les études du projet ?
- ⇒ Avons-nous une vision commune des enjeux territoriaux et environnementaux de ce projet ?

Pour parler du projet, il faut mieux le connaître, et je vais passer la parole à Jean-Jacques FAUCHER pour qu'il vous le présente.

### **Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF**

Merci, M. le Président.

La première question qui se pose par rapport à ce projet : pourquoi une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse.

Les études, conduites dans le cadre de la définition de ce projet, ont permis de mettre en évidence le dynamisme du sud-ouest, le territoire dans lequel il s'inscrit, et notamment Aquitaine et Midi Pyrénées sont riches d'une population de 6 millions d'habitants, avec des taux de croissance annuels du double du niveau moyen français.

A ce dynamisme démographique, se complète un dynamisme économique. Les deux régions sont le siège d'activités économiques diverses et variées. L'agriculture y tient une place particulièrement importante, avec des productions très diversifiées, qui souvent bénéficient de signes de qualité, et qui sont également reconnues au plan mondial.

Les activités industrielles sont également très diversifiées et se situent dans des domaines de haute technologie, également reconnues au plan mondial.

Enfin, il est à reconnaître que le sud-ouest présente un attrait touristique tout à fait important. Cette activité économique et démographique intense se traduit par des échanges, qui ont également une grande importance.

Vous verrez sur les trois vues qui suivent les flux de déplacements de voyageurs, tous modes confondus : route, train et avion, de Bordeaux sur les villes du sud-est pour 3,3 millions de voyageurs par an ; de Toulouse sur l'Île-de-France pour 4 millions de voyageurs ; de Bordeaux à Toulouse pour 2,3 millions de voyageurs.

Ces caractéristiques montrent le dynamisme de cette région, et laissent entrevoir la perspective de besoins de déplacement à assurer de façon beaucoup plus importante pour l'avenir.

Face à ce besoin prévisible, nous avons également estimé quelles étaient les capacités de l'axe ferroviaire qui dessert cette région pour les satisfaire.

On constate aujourd'hui que les caractéristiques de la ligne actuelle limitent la compétitivité des offres ferroviaires, très particulièrement celles des voyageurs de grande ligne à grande distance.

Notamment, cette ligne aujourd'hui se caractérise par des vitesses limites assez hétérogènes sur tout le parcours, et qui n'excèdent pas la vitesse maximum de 160 km/h.

Pourtant, l'amélioration des services ferroviaires est un enjeu fort pour le sud-ouest.

D'abord, parce que c'est un enjeu de portée collective. Développer les services ferroviaires,

c'est développer les transports sur un mode tout à fait respectueux des enjeux du développement durable, étant faiblement consommateur d'énergie, et notamment d'énergie fossile, étant peu émetteur de gaz à effet de serre, étant également respectueux de la qualité de l'air.

De plus, c'est l'un des modes de transport au nombre des plus sûrs.

La nécessité d'améliorer les services ferroviaires sur cet axe tient également au constat que Toulouse est la seule grande métropole régionale qui n'est encore pas reliée à la capitale par une liaison ferroviaire performante.

Enfin, il y a la volonté affichée, que l'on peut constater, des Conseils Régionaux d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées, de développer les offres de services ferroviaires, dont ils sont responsables, qui sont les services de TER.

Face à ces enjeux de développement et aux possibilités qu'offre la ligne, nous avons bien sûr évalué des possibilités d'aménager la ligne existante pour améliorer la qualité des services ferroviaires.

La solution la plus aboutie que l'on puisse envisager dans cette hypothèse est l'aménagement de la ligne pour y faire circuler des trains pendulaires, permettant d'améliorer les vitesses à infrastructure constante ou légèrement aménagée.

Le constat est que cette solution n'est pas satisfaisante, car son coût est assez élevé, proche de 800 M€, sans compter le surinvestissement en matériel. Elle ne fait le bénéfice que d'un gain de temps d'un peu plus de 10 mn.

L'ensemble de cette première analyse sur les raisons, conduit RFF à proposer un aménagement global de l'axe par la création d'une ligne à grande vitesse.

Quel peut être ce projet de ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse ?

Il faut mettre ce projet face à un certain nombre de grands enjeux définis pour le développement du ferroviaire :

⇒ Assurer une liaison Paris-Toulouse en un temps de l'ordre de 3 heures. C'est la vocation radiale de liaison vers Paris.

⇒ Ce même lien procurera un temps de parcours entre Bordeaux et Toulouse d'une heure seulement. C'est effectivement un élément important qui va rapprocher deux grandes métropoles régionales, riches chacune d'un million d'habitants en un temps de parcours particulièrement réduit, et également cela permet pour l'Aquitaine d'amorcer le lien et l'amélioration du lien ferroviaire vers la Méditerranée et la Vallée Rhône-alpine.

Ces éléments, qui tendent à baser l'intérêt sur les deux grandes métropoles, ne doivent cependant pas omettre les territoires situés entre eux. Notamment, il est nécessaire de favoriser une desserte équilibrée des territoires en trouvant sur le parcours des points de relais à partir desquels l'effet grande vitesse pourra être diffusé beaucoup plus finement. Enfin, avec la création d'une ligne à grande vitesse, les trains qui l'emprunteront, les TGV qui circuleront sur cette ligne, vont libérer la ligne classique existante d'autant de « sillons ». Cela donne de la capacité à cette ligne pour permettre d'y développer les services de TER. Elle offrira également les conditions favorables au développement des services de fret ferroviaire.

Sur la base de ces enjeux, les grandes caractéristiques générales qui sont attachées au projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse sont les suivantes :

⇒ D'abord, le principe d'une desserte des deux principales agglomérations Bordeaux et Toulouse par leur gare centrale, de Bordeaux St Jean et de Matabiau.

⇒ C'est ensuite avec la réalisation d'un lien à grande vitesse sur la plus grande distance possible le principe de desserte de deux agglomérations intermédiaires du parcours : Agen et Montauban. Ce sont des agglomérations, dont l'importance démographique justifie une desserte, mais elles sont également situées à des carrefours d'infrastructure qui vont

permettre de relayer soit par le mode ferroviaire, soit par le mode routier les effets de la grande vitesse sur les territoires qu'ils desservent.

Sur la base de ces grands principes, notamment sur la base du principe de desserte d'Agen et de Montauban, nous vous présentons parmi les divers scénarios qui ont été étudiés, et que vous retrouvez dans le dossier support, quatre scénarios privilégiés par le maître d'ouvrage parmi les variantes étudiées.

⇒ Le scénario A est un scénario dans lequel Agen est desservie par sa gare centre ainsi que Montauban, grâce à des raccordements entre la ligne à grande vitesse et la ligne classique.

⇒ Le scénario B est un scénario dans lequel Agen est desservie par sa gare centrale et Montauban pour une gare nouvelle.

⇒ Le scénario C est un scénario dans lequel on inverse l'ordre des gares nouvelles, car Agen serait desservie par gare nouvelle et Montauban par sa gare centrale, grâce à un raccordement.

⇒ Le scénario D prend l'hypothèse d'une desserte des deux agglomérations, chacune par une gare nouvelle.

Ces quatre scénarios présentent un certain nombre de résultats significatifs, que nous vous présentons dans le tableau ci-dessous.

Il présente dans une première colonne, en matière de temps de parcours, la situation actuelle et dans la seconde colonne la situation qui prévaudra lorsque sera réalisée la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, car dans les relations à destination de Paris, c'est un premier élément qui fait déjà gagner du temps.

La relation Paris-Toulouse pourra s'effectuer pour les trains directs, qui ne marqueront pas d'arrêt à Bordeaux, en 3H07.

La relation Toulouse-Bordeaux s'effectuera en une petite heure.

La relation de Montauban-Paris, selon les différents scénarios, s'inscrira dans une fourchette de 3H10 à 3H20.

Celle d'Agen sur Paris s'inscrira dans une fourchette assez resserrée pour un temps de parcours de l'ordre de 2H50.

Enfin, et pour illustrer l'intérêt transversal de ce lien, qui ouvre encore une fois l'Aquitaine vers le sud-est et la Méditerranée, le temps de parcours de Bordeaux-Marseille sera abaissé à 4H35.

Les autres résultats permettant de qualifier ces scénarios :

Pour un nombre de voyageurs TGV estimés à l'horizon de réalisation de la LGV Tours-Bordeaux de 7,25 millions de voyageurs par an, le gain qu'apporteront les différents scénarios s'inscrit dans une fourchette de 2,9 à 3 millions de voyageurs.

Les investissements correspondant à chacun des scénarios s'inscrivent également dans une fourchette de 2,83 à 2,94 Md€.

A ce stade, le constat que peut faire le maître d'ouvrage est que les différents scénarios en termes de résultats (gain de voyageurs et coût d'investissement) ne se distinguent pas particulièrement les uns des autres, de manière déterminante.

Nous attendons du débat public de nous permettre d'avoir des échanges et d'orienter le projet dans un sens.

D'où viennent les voyageurs nouveaux qui emprunteront le ferroviaire ?

⇒ D'abord, il y a une clientèle induite par le projet, c'est-à-dire des clients nouveaux qui vont voyager, car la qualité de l'offre et la performance des offres ferroviaires vont les inciter au voyage.

⇒ Ensuite, des voyageurs qui seront reportés du trafic routier.

⇒ Et des voyageurs qui seront reportés du trafic aérien.

En observant le total, on se rend compte que le report des trafics représente dans le gain total de voyageurs un peu plus de la moitié de ce total.

Cela montre bien tout l'intérêt de ce projet pour répondre aux objectifs des pouvoirs publics d'aller vers un report modal en faveur du rail.

Une fois définis ces scénarios, qui définissent les grandes fonctions auxquelles peut répondre la ligne à grande vitesse, se pose la question de l'inscription de cette grande vitesse dans le paysage.

Les études conduites n'avaient effectivement pas pour finalité de définir des tracés de cette ligne.

La définition de tracé est un élément d'étude qui interviendra dans les étapes ultérieures à l'issue du débat public, et si l'issue en est favorable pour la poursuite du projet.

Néanmoins, nous avons été conduits, et notamment à la demande de la Commission Nationale du Débat Public, de mieux illustrer les zones géographiques susceptibles d'être impactées par les études futures de tracés.

Nous avons défini, et vous voyez sur la carte présente correspondant aux quatre scénarios présentés, c'est-à-dire une LGV qui assure la desserte d'Agen et de Montauban des hypothèses (option de passage), dont trois possibilités entre Bordeaux et Agen.

- Celle représentée en jaune est l'option de passage, assez naturelle, qui emprunte les couloirs d'infrastructure dans la vallée de la Garonne.

- Nous pouvons aussi envisager un tracé au nord de la Garonne ou un tracé beaucoup plus au sud de la Garonne, représenté en vert.

Ces hypothèses d'option de passage se rejoignent vers Agen, et d'Agen, Montauban vers Toulouse, on retrouve une seule option de passage. Chacune des ces options s'inscrit dans une bande d'une dizaine de kilomètres de large.

Ces options ont permis également de faire un premier inventaire des sensibilités environnementales et de territoire, que serait susceptible de rencontrer le projet. Nous avons identifié des enjeux liés à la présence humaine sur ces terrains, comme les zones urbanisées, les activités agricoles et les installations industrielles classées, le patrimoine historique, également le patrimoine et le milieu naturel avec les zones protégées.

C'est un inventaire qui fixe des points de sensibilité. Nous attendons du débat public et des échanges avec les acteurs locaux que ces sensibilités soient précisées, de façon à ce que les étapes ultérieures d'études puissent être enrichies de ces apports pour s'orienter dans le bon sens.

Sur les aspects techniques ou physiques du projet, nous en sommes à ce stade de définition, avec les études menées.

Maintenant se pose la question du calendrier et du financement d'un projet.

Dans le planigramme, qui apparaît, nous sommes actuellement au stade du débat public, à l'issue duquel, lorsque la Commission Particulière aura fait son compte rendu du débat et que la Commission Nationale en aura dressé le bilan, RFF disposera d'un délai de trois mois pour préciser les modalités et les poursuites du projet, lesquelles devraient être consignées dans un cahier des charges de l'infrastructure. Celui-ci sera le point de départ d'une étape d'étude qui s'inscrit dans une durée de 6 à 8 ans.

Il conduit à la définition d'une hypothèse de tracé qui s'inscrit dans une bande de 500 m de large, et qui est soumise à enquête publique. Une fois que la déclaration d'utilité publique sera déclarée, on passera ensuite à la phase d'étude d'avant-projet détaillé, puis de réalisation, qui s'inscrivent également dans une fourchette de 6 à 8 ans.

Pour que la réalisation de chacune de ces étapes puisse avoir lieu, il faut que le financement soit assuré, ce qui amène à évoquer la question du financement du projet.

Pour les phases d'études jusqu'à la déclaration d'utilité publique, les montants en jeu sont relativement de faible importance par rapport au coût du projet qui est de l'ordre de 3 Md€. Ensuite, le financement s'inscrit dans une problématique particulière, dès qu'on passe aux étapes suivantes, car on met en jeu les modes traditionnels que l'on connaît aujourd'hui, c'est-à-dire un apport du maître d'ouvrage, à hauteur de ce que lui permet l'équilibre de son compte dans cette opération.

Ce sont des montants généralement de 15 à 20 % du montant du projet, le reste devant être trouvé auprès des partenaires : l'État et les collectivités.

Concernant le projet Bordeaux-Toulouse, dans l'hypothèse d'un fort consensus sur le projet, et dans la mesure où les phases de financement pourront également se conclure rapidement, un enchaînement accéléré des procédures qui sont décrites pourrait permettre d'envisager la mise en service de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, à l'échéance de la réalisation de la seconde phase de la LGV sud Europe Atlantique.

J'en ai terminé avec cette présentation du projet. L'infrastructure nécessite d'y faire rouler des trains, et je laisse la parole à Alain DE TESSIÈRES, Directeur Régional de la SNCF qui va vous donner le point de vue de la SNCF.

### **Alain DE TESSIÈRES, Directeur régional de la SNCF :**

Il est bon de rappeler le rôle de la SNCF dans ce projet, et la contribution essentielle qu'elle peut y apporter.

La SNCF est donc un établissement public à caractère industriel et commercial, qui a à la fois une mission d'entreprise ferroviaire, donc de transporteur, et en même temps une mission de gestionnaire délégué pour RFF du réseau, c'est-à-dire qu'elle exploite et maintient le réseau. Concernant la mission d'entreprise ferroviaire, une particularité est le TER avec les missions de service public qui, par la convention qui la lie au Conseil Régional, l'amène à mettre en exploitation le service défini par le Conseil Régional.

Et des missions commerciales qui sont pour le fret et les voyageurs la définition concernant les services, les politiques commerciales et les politiques tarifaires des différents services à mettre en place.

Enfin, dernier point qu'il ne faut pas oublier, la SNCF est propriétaire et maître d'ouvrage des gares, des matériels qui roulent et des installations nécessaires à l'entretien de leurs matériels.

Bien évidemment, la SNCF croit beaucoup dans la ligne TGV Bordeaux-Toulouse et souhaite apporter toute sa contribution au succès de la desserte des territoires qui viennent d'être présentés.

Si l'on regarde un graphique sommaire, on voit une illustration de l'ensemble des services que la SNCF serait susceptible de mettre en œuvre, à partir du projet qui vient d'être présenté par RFF.

En gros, il s'agit d'améliorer l'accessibilité au transport ferroviaire, et donc d'avoir une offre qui bénéficie à la plus grande part de la population.

On a des offres qui vont du nord de la France jusqu'au lointain sud-est et à l'Espagne. Il s'agit de proposer une alternative à l'avion entre Paris et Toulouse, mais également une alternative à la voiture, par exemple entre Bordeaux et Toulouse, et bien entendu il s'agit de desservir les territoires au plus près des besoins.

En deux mots, il faut à la fois de la rapidité et de la proximité.

Ce graphique montre bien les différents types de relations qu'on pourrait envisager.

Le graphique suivant est intéressant et mérite un peu d'explication. Il montre ce que représente la déformation des temps d'accès ferroviaires avec ce gain d'une heure.

Bien entendu, on a intégré les gains sur Paris-Bordeaux à cet horizon. Il est intéressant de voir, sur la carte de gauche, que le bleu reste sur la moitié sud de la France. (le bleu : c'est 3 heures).

On voit clairement la déformation et les zones qui peuvent être atteintes en moins de 3 heures.

On voit également avec le vert-jaune qu'en 4 ou 5 heures, on arrive au nord de la France.

On a une idée du côté spectaculaire de l'amélioration de la desserte du territoire qu'apporte la réalisation de ces différentes lignes.

Un point complémentaire avec la vue suivante, bien entendu, l'intérêt de cette nouvelle ligne pour donner les capacités d'améliorer les services frets et TER.

En effet, les circulations actuelles qui roulent sur les lignes existantes n'existeront plus, car elles seront remplacées par des TGV. Cela donne des possibilités intéressantes de développement du TER dans le cadre de la volonté forte du Conseil Régional de le faire, et également du fret dans le cadre du plan fret de la SNCF, qui a pour but de développer le fret à partir de 2006 sur des bases assainies.

Pour ce faire, il faudra compléter cette ligne nouvelle par des aménagements, en particuliers dans les nœuds ferroviaires de Bordeaux et de Toulouse. Ceci est pris en compte à la fois dans le projet et dans les réflexions des contrats de plan État/Région.

Dernier point : les gares.

Le projet envisage et présente une situation où Bordeaux et Toulouse sont desservies par les gares centrales.

Ceci implique des projets de réaménagement, qui sont d'ailleurs indépendants de l'opération elle-même, mais qui doivent être faits de façon concomitante, ne serait-ce par le fort développement du TER

Il faut travailler avec les collectivités locales, en particulier la Ville, le Conseil Régional et le Conseil Général pour ensemble trouver les évolutions des gares qu'il faut faire à la fois à Bordeaux et à Matabiau.

Concernant les dessertes d'Agen et de Montauban, aucun scénario ne tranche vraiment. La SNCF a fait un certain nombre d'études et pourra les approfondir à partir de son expérience, pour bien montrer les différents critères à prendre en compte, pour essayer de trouver le meilleur choix.

C'est essentiellement l'accessibilité par les voyageurs, l'accessibilité et la connexion entre les TGV et le réseau TER, afin de pouvoir diffuser les voyageurs une fois qu'ils descendent du train ou pour les y amener.



C'est l'insertion de ces nouveaux trafics, de ces nouveaux trains et de ces nouveaux voyageurs dans le cadre de l'urbanisme ou de plan d'aménagement du territoire.

Des études sont à compléter.

Vous écoutez et vous devez avoir un certain nombre de choses à dire, et cela permettra peut-être d'ajouter quelques critères qu'on n'a pas identifiés de façon forte.

Nous espérons que nous arriverons à l'issue de ce débat à avoir des éléments permettant de faire le meilleur compromis et le meilleur choix pour ces gares d'Agen et de Montauban.

### **Henri DEMANGE:**

Je remercie M. DUPORT, M. FAUCHER et M. DE TESSIÈRES, qui ont respecté l'horaire qui leur était imparti.

Si vous le voulez bien, nous continuons le cours de la réunion et nous attaquons l'ouverture du débat.

Comme je l'ai indiqué précédemment, nous traiterons les trois sujets en trois séquences distinctes :

⇒ Pourquoi le projet est-il opportun ?

⇒ Comment ? Quelle faisabilité ?

⇒ Incidences et enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire.

Cependant, comme je l'ai indiqué en début de réunion, il se trouve dans cette salle, un certain nombre de personnalités, en particulier celles qui participent au comité de pilotage, qui portent ce projet et ces études depuis maintenant plusieurs années.

A ce titre peut-être, et sans alourdir les interventions préalables, et avant d'ouvrir la discussion, serait-il intéressant de les entendre, car ce sera un complément précieux aux discussions qui vont suivre.

Dans cet esprit, je demanderai à M. le Préfet, M. Jean DAUBIGNY, présent ici à plusieurs titres, d'abord car il est Préfet de la Haute-Garonne et ensuite car il est Préfet de région Midi-Pyrénées, de plus il est Président du Comité de pilotage, de nous dire quelques mots sur sa perception de ce projet.

# Pourquoi une LGV Bordeaux-Toulouse ?

**Jean DAUBIGNY, Préfet de région Haute Garonne :**

Merci M. le Président de permettre au représentant de l'État, qui porte ce projet de ligne à grande vitesse d'ouvrir le débat.

Je suis heureux de le faire ce soir à Toulouse, de vous saluer M. le Président, Messieurs les membres de la Commission du Débat, Mesdames et Messieurs, réunis autour de M. le Président de RFF, et de vous préciser naturellement que mes collègues des autres départements, où se tiendront des débats, Bordeaux, Agen et Montauban, seraient heureux de pouvoir bénéficier également de quelques instants.

Ce projet est un enjeu majeur pour Toulouse, pour son agglomération, pour le département de Haute-Garonne, pour Midi-Pyrénées, mais aussi pour ces trois régions du sud de la France que sont l'Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon.

Ainsi, en associant avec l'État dans le cadre du contrat de plan, l'ensemble des collectivités intéressées, elles avaient convenu de lancer une étude sur les services ferroviaires Bordeaux, Toulouse et Narbonne.

Le Gouvernement, et c'est son rôle, comme vous l'avez dit M. le Président de RFF, lors du CIAT de décembre 2003, a retenu une ligne grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, avec débat public en 2005.

Le comité de pilotage de cette étude, que j'animais, a conclu en proposant une liaison à grande vitesse, Bordeaux-Toulouse-Narbonne, avec une première phase entre Bordeaux et Toulouse.

Il appartient à la Commission Nationale du Débat Public, autorité indépendante, comme vous l'avez rappelé, de décider de la mise en débat. C'est chose faite.

Je rappellerai simplement quelques éléments essentiels pour l'État, et me placerai aussitôt après cette intervention avec tous les services de l'État dans cette région à la disposition de la Commission et des citoyens, qui participeront au débat public.

L'échéancier envisagé a été tenu. Permettez-moi d'en remercier les principaux acteurs :

⇒ RFF maître d'ouvrage,

⇒ La Direction Régionale et Départementale de l'Équipement de Midi-Pyrénées, ici représentée par André CROCHERIE, son Directeur, qui m'a tout particulièrement assisté.

⇒ Naturellement, les trois Conseils Régionaux et toutes les collectivités de l'axe départements et communautés d'agglomérations, qui nous ont rejoints pour ce débat public.

C'est donc un débat public sur une proposition d'une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, qui commence ce soir. Je le redis donc aujourd'hui clairement, le débat public à mes yeux porte sur la ligne grande vitesse, pas sur les autres modes de transport, route ou transport aérien, même si naturellement, et c'est souhaitable, les aspects multi modaux seront abordés au cours de ce débat.

Je vous le disais, ce projet est à mes yeux un enjeu majeur, ainsi qu'à ceux de l'État. Au niveau régional et infra-régional se pose la question des alternatives au transport routier, qui est actuellement et en perspective une source de congestion.

La seule alternative possible, et la seule alternative crédible à nos yeux, c'est le transport ferroviaire. Ainsi, les liaisons ferroviaires dans le projet qui est présenté, seraient améliorées

entre Bordeaux et Toulouse, via Agen et Montauban, qui seront desservies. Au niveau national et européen, le TGV transforme la relation au territoire. Il sera un mode complémentaire du mode aérien, avec Toulouse à trois heures de Paris, de grandes régions françaises, des métropoles européennes même qui seront mieux reliées, favorisant les grands courants d'échanges, source de dynamisme économique. Ce projet est un maillon du grand réseau européen des lignes à grande vitesse, avec Paris-Bordeaux décidé, Perpignan-Espagne bientôt en travaux, PACA en voie d'achèvement de débat, Bordeaux-Espagne en débat en 2006.

Un tel projet a un coût et un impact sur l'environnement. La qualité de l'environnement compte beaucoup dans la qualité de vie au sein de cette région. Dès lors, la bonne insertion environnementale de ce projet sera un enjeu majeur, que RFF a déjà largement intégré. Sur la question du coût, nous devons faire preuve de réalisme et de sens des responsabilités. Ce sont principalement des financements publics qui seront mobilisés. La charge financière sera, ne l'oubliez surtout pas, au cours de tous ces mois de débat, un élément forcément déterminant à l'heure du choix.

Ces deux enjeux (environnemental et coût), comme beaucoup d'autres, seront abordés au cours du débat public, qui marque le véritable acte de naissance du projet. Je voudrais conclure, en vous indiquant qu'au moment de la décision, un consensus comme il en existe aujourd'hui entre tous les acteurs politiques et économiques, serait naturellement déterminant.

A ce stade, je me garderai bien de me prononcer sur les différentes options du projet. Je souhaite, mais j'en suis assuré, qu'elles vous soient présentées avec la rigueur, la transparence nécessaire, et je n'ai même pas besoin de dire avec l'honnêteté nécessaire. Il est de mon devoir de vous rappeler ces enjeux, mais je le fais aussi en insistant sur l'importance de ce projet, pour ce grand secteur sud-ouest de notre pays. Merci de m'avoir laissé la parole.

### **Henri DEMANGE :**

Nous avons déjà reçu un certain nombre de questions, qui vont être classées par mes collègues, M. SABLAYROLLES et M. MATHIS, afin d'apporter certaines réponses de synthèse. Je demande aux hôtes de parcourir régulièrement les rangs pour récupérer des fiches, s'il y en a encore en instance.

Un certain nombre de membres du Comité de pilotage étaient présents dans cette salle. Certains ont souhaité s'exprimer. Il est tout naturel, compte tenu du fait que, si le projet se confirme, ils seront les décideurs, et finalement les financeurs ultérieurs, de leur donner la parole. En particulier, le Conseil Régional représenté par son Vice-Président, M. MARZIANI, souhaiterait intervenir.

Par ailleurs, le Conseil Régional est depuis quelques années maintenant l'autorité organisatrice des transports express régionaux.

### **Charles MARZIANI, Vice-Président du Conseil régional :**

Merci, M. le Président, de me permettre de m'exprimer à l'ouverture de ce débat public très important pour la région Midi-Pyrénées et l'agglomération toulousaine.

La région Midi-Pyrénées est engagée avec détermination pour la réalisation la plus rapide possible de cette ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse.

Mais, nous souhaitons, et je le dis d'emblée, qu'elle soit partie intégrante d'un réseau qui maille la liaison vers Paris en trois heures et l'axe du grand sud Atlantique-Méditerranée. Cela a été souligné dans la présentation.

Cet effort s'est traduit pour la région par une contribution de près de 40 % de la part des collectivités au financement de cet actuel débat public, qui s'ouvre. Nous attachons une grande importance, non seulement à sa tenue mais à ses conclusions, et à son amplitude.

La réalisation d'une telle ligne Bordeaux-Toulouse, puis vers Narbonne, et son prolongement naturel sur la LGV Montpellier-Perpignan, permettra donc l'accessibilité de Midi-Pyrénées aux grands courants d'échanges avec l'ouverture sur l'arc Atlantique et l'Île-de-France de façon simultanée, puis à terme vers la façade méditerranéenne.

Le débat public qui s'ouvre aujourd'hui concerne bien évidemment Bordeaux-Toulouse. Je vous l'ai indiqué d'entrée au nom de la Région, notre vision stratégique est que cette ligne ne doit pas être une fin de trajet mais un maillon d'un ensemble plus vaste reliant les deux façades maritimes, et entrant dans la complémentarité des infrastructures du sud européen. Cela a été aussi souligné dans la présentation.

C'est la position du Conseil Régional de Midi-Pyrénées.

Ainsi, l'ensemble des grandes villes du sud pourraient être reliées par cet axe LGV du sud Bordeaux-Toulouse-Narbonne-Montpellier-Lyon-Marseille-Nice, et vers le sud Barcelone, voire Saragosse, grâce à la réalisation de la LGV Perpignan-Figeras. L'amélioration des temps de parcours est un autre enjeu majeur.

⇒ 3 heures pour Toulouse-Paris, dès la réalisation des travaux nécessaires sur l'ensemble du réseau, et cet itinéraire.

⇒ 1 heure pour Toulouse-Bordeaux.

⇒ A l'horizon de la réalisation de l'axe vers Narbonne, la perspective pour Toulouse, et Midi-Pyrénées, d'être à 1 heure de Montpellier, 2H30 de Marseille, 3H de Lyon et 2H de Barcelone.

Chacun mesurera combien la conception même dès aujourd'hui des infrastructures qu'il sera nécessaire de construire dans cette perspective est décisive. Une ligne Paris-Bordeaux, terminus Toulouse, n'est pas équivalente à une ligne Paris-Bordeaux-Toulouse, intégrée dans une perspective de structuration d'un grand réseau LGV du Sud.

Dans cette conception, la fréquence des dessertes, un train toutes les heures, est la base indispensable selon nous pour permettre de desservir correctement les gares d'Agen et de Montauban, en assurant ainsi, ce qui nous tient à cœur, l'irrigation du territoire régional et la diffusion partout des retombées du TGV dans une dimension d'aménagement du territoire pour notre région, et l'ensemble des régions concernées.

Le Gers peut avoir ainsi accès au TGV à Agen, le nord de notre région à Montauban. On peut aussi penser pour notre propre politique ouvrir des dessertes ferroviaires régionales cadencées, depuis le Tarn, l'Ariège et le Comminges, reliées au TGV.

Cela permettrait de faire bénéficier la majeure partie de la population régionale de temps de trajet réduits et de correspondances nouvelles entre TGV et dessertes régionales. Ces améliorations devraient être possibles si l'on utilise le réseau ferroviaire de la ligne actuelle, rendu demain disponible grâce à la création d'une voie nouvelle dédiée au TGV. L'arrivée du TGV en Midi-Pyrénées à Montauban et Toulouse est aussi une opportunité, à la fois de dynamiser l'activité économique mais aussi d'engager des opérations majeures d'accompagnement : restructuration urbaine, projet nouveau d'équipement, réorganisation de réseau de transport ferré et urbain, nouveau partage des usages des transports et de la voirie, les réflexions en cours autour de la gare Matabiau, auxquelles nous nous associons avec la communauté d'agglomérations et la ville de Toulouse, comme institution régionale, marque déjà de fait cet effet TGV que nous pressentons et que nous souhaitons ensemble, et auquel nous souhaitons participer pour les usagers des transports collectifs. Enfin, alors que Midi-Pyrénées a eu après Languedoc-Roussillon le deuxième plus fort accroissement démographique du pays ces cinq dernières années, et que Toulouse est la cinquième agglomération française, la desserte TGV sur un axe du sud est indispensable si l'on veut s'orienter vers un développement durable de nos territoires. Il faut souligner, même si le débat public ne porte pas sur les autres modes, que la route d'une part et l'aérien d'autre part, pour nos régions et pour Toulouse, assurent les besoins de mobilité essentiels des populations.

Nous avons la conviction que le TGV s'inscrit pleinement dans la recherche d'un rééquilibrage que nous souhaitons en faveur du train et du ferroviaire pour l'ensemble des déplacements. Chacun sait que ce mode de transport est le plus économe d'énergie, et le moins consommateur d'espace, ce qui n'est pas négligeable. En soutenant ce projet, nous avons donc conscience d'agir pour une réduction des nuisances environnementales, liées au transport. Nous intégrons donc positivement un outil de transport moderne, utile aux populations de notre région dans le cadre de vie encore préservé qui caractérise précisément Midi-Pyrénées. Bien évidemment, nous sommes conscients que l'importance du projet pour l'avenir commun des Midi-Pyrénéens, et l'ampleur des investissements que vous venez de souligner à réaliser, nécessitent et nécessiteront une approche commune et une action commune de l'ensemble des acteurs. Unité, contribution au débat, détermination à la fois des populations, des collectivités, des acteurs économiques, des forces socioprofessionnelles, des forces syndicales, et du tissu associatif, seront indispensables. Ils vous donneront leur opinion chacun pour la LGV du grand sud pour qu'elle devienne une réalité. Je voulais indiquer que vous pouvez compter sur la détermination et l'apport en ce sens de la région Midi-Pyrénées pour favoriser et aider cette expression et ce débat en commun.

### **Henri DEMANGE :**

Merci M. le Président.

Vous avez à la fois indiqué très largement la position du Conseil Régional, et également posé directement ou indirectement quelques questions, auxquelles il sera répondu au cours du débat.

Un troisième membre du Comité de pilotage a souhaité s'exprimer, et c'est tout à fait légitime. Il s'agit de M. Serge DIDIER, qui représente le Maire de Toulouse et mais surtout l'agglomération de Toulouse, participante financière entre autre du Comité de pilotage.

**Serge DIDIER, élu à la Communauté d'agglomération du Grand Toulouse :**

J'excuse bien entendu le Président de la communauté d'agglomérations, Philippe DOUSTE-BLAZY et le Maire de Toulouse Jean-Luc MOUDENC.

M. le Préfet, M. le Président, il y a longtemps que la Ville de Toulouse, et cela devait être sous le mandat de Dominique BAUDIS, a souhaité un TGV pour Toulouse.

M. le Préfet DAUBIGNY a parfaitement cadré le débat de ce soir, et mon collègue et ami Charles MARZIANI, membre du Conseil Régional comme moi a donné l'expression politique du Conseil Régional, qui est celle de la Ville de Toulouse et de la communauté d'agglomérations.

M. DE TESSIERES le sait et le représentant de RFF aussi, cela fait plusieurs mois que la Ville de Toulouse souhaite un TGV pour Toulouse. Dans une réunion il y a quelques semaines, j'avais dit que cela mettait du temps.

Il est vrai que le TGV pour Toulouse, on n'en parlait pas ou peu, sauf depuis quelques mois maintenant, car j'avais l'impression que la caravelle avait tué le capitole.

Dans cette ville, qui est le berceau de l'aéronautique et qui a fait beaucoup d'efforts, d'ailleurs tout le monde en a fait (collectivités et responsables politiques), c'était normal, car il y a une histoire, un patrimoine mais également une économie, donc beaucoup d'emplois.

On a fait beaucoup pour l'industrie aéronautique, et c'est tant mieux : et vive l'A380. Mais, on a oublié les autres modes de transport.

C'est pourquoi, dans le respect des équilibres et pour suivre la diversité, la Ville de Toulouse et la communauté d'agglomération s'engagent à fond derrière le TGV. Comme l'avait d'ailleurs voulu l'ancien maire de Toulouse, et comme le souhaitent le nouveau maire de Toulouse et le Président de la communauté d'agglomération.

Ce débat sera riche, il dure quelques mois. Le 18 novembre, tout le monde se sera exprimé sous votre Présidence. J'espère que tout le monde s'exprimera.

Mais, il ne faudra pas perdre trop de temps dans les débats. Maintenant, il faudra que les responsables politiques, ceux qui ont le pouvoir de décision appuient de toutes leurs forces, comme cela a été fait dans la région Rhône-Alpes. Tout le monde s'est mis d'accord.

Pour une fois dans cette région et dans celle d'à côté, tout le monde doit se mettre d'accord. Vous avez prononcé un mot qui m'a fait sursauter : « ce projet ». Ce n'est plus un projet, maintenant on y va. Il faut gagner le TGV pour Toulouse.

Je considère qu'il est gagné, mais il ne sera gagné qu'à la condition que nous attendions tous, que les Préfets de région cadrent bien les choses, comme vient de le faire excellemment M. DAUBIGNY, et que nous fonctionnons tous ensemble.

Donnez la parole, c'est sûr, mais après la parole, il faut l'action. En tout cas, la détermination du Conseil Régional de la communauté d'agglomération et de la Ville de Toulouse est totale, M. le Président, comptez sur nous.

**Henri DEMANGE:**

Merci beaucoup.

Je vous proposerai maintenant d'entamer le débat, car les positions sont bien exprimées.

LA PREMIERE SEQUENCE : « LE POURQUOI DU PROJET ».

Pourquoi un TGV ? Pourquoi une ligne à grande vitesse ?

Parce que c'est Paris-Toulouse en 3H, Bordeaux-Toulouse en 1H, une desserte améliorée, une libération des lignes nouvelles facilitant le fret et les réseaux TER. Tout cela a été présenté.

Si vous voulez bien sur cette première séquence, j'ouvre d'ores et déjà la discussion.

**Josée CAMBOU, France Nature Environnement et pilote du réseau Aménagement durable du territoire d'UMINATE :**

M. le Président, je ne prendrai la parole qu'une fois, donc je vais traiter très courtement toutes vos questions.

La Fédération des Associations de Protection de l'Environnement UMINATE est clairement en faveur du principe d'une ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse-Narbonne, diagonale grand sud, dont elle souhaite une réalisation rapide, mais regrette que le débat actuellement ouvert ne porte que sur le tronçon Bordeaux-Toulouse, et demande que la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse ne soit pas abandonnée en parallèle.

Les populations ont le droit de vivre dans les territoires concernés et d'y être desservies.

Nous sommes favorables aux cinq enjeux affichés, y compris l'objectif de permettre le développement de transports régionaux de passagers, et de transports ferroviaires du fret, encore qu'aujourd'hui nous soyons très brimés sur ce dernier point.

En ce qui concerne celui de l'irrigation des territoires, nous demandons clairement que les gares St-Jean de Bordeaux et Matabiau de Toulouse soient les gares des deux extrémités, et que les agglomérations d'Agen et de Montauban soient desservies.

Nous insistons dès à présent d'une part sur l'importance de l'intermodalité à mettre en place dans ces quatre gares, afin qu'une vraie desserte des territoires soit assurée, et d'autre part sur la nécessité que soient sur Toulouse développées des solutions complémentaires, notamment le contournement de Matabiau pour le fret et une gare ter sur les terrains de la caserne Niel avant qu'ils ne soient occupés à autre chose.

Les enjeux du report modal de voyageurs de la voiture ou de l'avion vers le train concernent certes l'augmentation de l'efficacité énergétique, la diminution des gaz à effets de serre, l'augmentation de la sécurité, la diminution de la pollution de l'air, mais aussi l'équité d'accessibilité à un moyen de déplacement.

Tout le monde ne peut se déplacer en voiture et les trajets en avion, y compris les frais d'approche des aéroports nécessitent le plus souvent des budgets conséquents tant pour les particuliers que pour les acteurs socio-économiques.

Nous attendons avec intérêt les débats de l'automne pour aborder plus particulièrement dans le détail l'ensemble des impacts environnementaux prévisibles et les contraintes d'insertion, les cartographies actuelles du dossier ne nous suffisent pas en la matière.

A ce stade des débats, qui commencent aujourd'hui, nous ne nous prononçons pas ni sur les scénarios de gares, ni sur les tracés, nous verrons cela plus tard.

Dès à présent, par contre, nous regrettons que le plan de financement ne soit pas plus explicite.



**Henri DEMANGE :**

Beaucoup de questions sont posées. Peut-être pourrions-nous demander au maître d'ouvrage de répondre.

J'ai noté une question qui va revenir en permanence, et que M. MARZIANI avait évoquée, concernant le prolongement de la ligne sur Narbonne-Montpellier.

Sur ce point, RFF pourrait donner son sentiment, et peut-être le représentant de l'État rajouter sa position.

**Jean-Pierre DUPORT:**

Quelques remarques sur les questions posées Mme. CAMBOU.

La réflexion que nous avons engagée porte bien sur un réseau de ligne à grande vitesse de l'ensemble du sud du pays.

Ceci étant, il faut réaliser les projets étape par étape. On ne peut pas réaliser tout en même temps.

Pour ce qui concerne Bordeaux-Toulouse-Narbonne, le Comité de pilotage présidé par Jean DAUBIGNY, auquel la région Languedoc-Roussillon participe, a décidé que dans un premier temps on organiserait un débat public sur Bordeaux-Toulouse et qu'on engagerait ensuite une concertation pour ce qui concerne la liaison entre Toulouse et Narbonne.

Nous sommes en train de préparer cette concertation.

J'ai écrit il y a peu de temps au Préfet de la région Midi-Pyrénées et au Préfet de la région Languedoc-Roussillon, pour proposer une méthode sur cette concertation, sachant que bien évidemment, il faut articuler la liaison Toulouse-Narbonne, avec ce qui va se passer entre Montpellier et Narbonne, et entre Narbonne et Perpignan. Ce n'est pas un travail simple. Nous faisons les opérations, la priorité portait sur Bordeaux-Toulouse, mais nous n'oublions pas qu'il y a un ensemble de réseaux qu'il faut articuler.

Il n'est pas exact qu'on abandonne POLT. Nous sommes en train de mener des travaux d'aménagement de la ligne entre Paris et Limoges extrêmement importants. On est train de faire 300 M€ de travaux sur la ligne, pour la renouveler, à la fois entre Masseret et Brive. Nous allons le faire à l'automne entre les Aubrais et Vierzon.

C'est un axe important à la fois pour desservir le massif central. A titre personnel, je suis originaire du sud-ouest, mais j'ai des attaches familiales dans le Limousin, donc c'est le train que j'utilise le plus. Vous pouvez compter sur la vigilance du Président de RFF sur tout ce qui se passe sur POLT.

Par ailleurs, c'est un enjeu majeur pour nous en matière de fret, puisque c'est l'un des axes importants de circulation sur l'ensemble du territoire.

M. DE TESSIÈRES me disait tout à l'heure que le fret en Midi-Pyrénées marchait bien. Je suis heureux de le saluer, car ce n'est pas vrai dans toutes les régions françaises. C'est certainement le dynamisme du Directeur régional qui doit être en cause.

M'autorisez-vous à répondre à la question sur le plan de financement, ou souhaitez-vous que j'y revienne tout à l'heure ?

**Henri DEMANGE :**

Allez-y.

**Jean-Pierre DUPORT :**

Là aussi, il faut examiner les choses en leur temps. Le dossier est clair, les principes du plan de financement seront les mêmes que ceux que l'on applique à l'ensemble des infrastructures ferroviaires.

La part de RFF est déterminée par ses règles statutaires, c'est un pourcentage du coût de l'opération qui correspond aux ressources nouvelles que RFF va tirer de cette infrastructure nouvelle. C'est la loi qui l'a dit et le décret. On n'a pas d'autre possibilité d'agir.

Les financements peuvent être européens, si l'Europe retient cette ligne dans ses priorités. Ils sont ensuite des financements de l'État et des collectivités régionales.

Ce sont les mêmes principes sur la LGV, on ne pourra le déterminer que quand on aura un projet bien ficelé et en cours de réalisation.

M. DIDIER s'étonnait qu'on utilise le mot « projet », mais je suis un vrai démocrate, ce qui ne veut pas dire que vous ne l'êtes pas. Tant qu'il n'y a pas eu débat public qui a confirmé l'utilité d'un projet, je soumetts un projet au débat public.

Le Conseil d'Administration de RFF, après le débat, en tirera les conclusions. A titre personnel, j'espère que le débat amènera à des conclusions favorables.

Il va de soi qu'il y a d'autres hypothèses de financement, dont les principes ne sont pas très différents, qui sont des partenariats publics-privés. Nous y travaillons et nous y réfléchissons, mais ce serait trop tôt. Le projet n'est pas ficelé : son coût, ses modalités de réalisation, les endroits où ils vont passer, les chiffres de populations réelles. Vous avez vu les hypothèses présentées par M. FAUCHER.

Le moment venu, nous serons prêts, mais le plan de financement sera assuré, n'ayez crainte Madame, lorsqu'il faudra passer à la réalisation, puisque cette volonté politique que soulignait tout à l'heure le Préfet, le Vice-président du Conseil Régional et l'adjoint au Maire de Toulouse, ce consensus a bien l'air de continuer à être vivant.

**Henri DEMANGE:**

Nous avons comptabilisé plusieurs questions sur le financement, peut-être reviendrons-nous sur ce sujet tout à l'heure.

**Jean-Jacques MIRASSOU, Vice-président du Conseil Général chargé des transports:**

J'appréhende un peu prendre la parole après M. le Président de RFF, puisqu'il évoquait précisément le sujet du financement.

Ce sujet viendra à l'ordre du jour. Dans un premier temps, je constate que ce qui a été évoqué précédemment par M. le Préfet, c'est-à-dire d'une certaine manière l'enthousiasme de l'ensemble des collectivités locales concernées pour financer le débat public notamment. Certaines collectivités locales n'ont pas hésité à se substituer à celles qui étaient plus réticentes pour s'engager dans ce débat public. J'y vois la manifestation patente de la volonté politique des uns et des autres.

Il me revient bien sûr, en tant que représentant le Président IZARD, d'expliquer que le département de la Haute-Garonne, fort de ses un peu plus d'un million d'habitants, sur le plan démographique était intéressé par ce qui se passe, à plus forte raison car sa situation géographique fait que le département de la Haute-Garonne est quasiment situé à égale distance de l'Atlantique et de la Méditerranée.

Je ne reviens pas sur tout ce qui a été évoqué, notamment par Charles MARZIANI pour plaider en faveur du développement de ce dossier, en précisant aussi que le département de la Haute-Garonne plaide en faveur de la mise en place d'un TGV pour désenclaver les départements, mais également pour pouvoir mettre dans des conditions raisonnables la ville de Toulouse et le département de la Haute-Garonne à porter de la main de la capitale. Sur le plan des déplacements, la part des marchés telle qu'elle a été évoquée précédemment, les relations Toulouse-Paris et Paris-Toulouse méritent singulièrement d'être améliorées par le biais du rail.

Je terminerai en disant que le message à nature politique, au sens littéral du terme, trouvera vraisemblablement sa concrétisation dans l'accompagnement de ce projet par le Conseil Général de la Haute-Garonne.

#### **Henri DEMANGE:**

Merci, M. le Vice-président, le Conseil Général est comme d'autres déjà intervenu et est un des partenaires du Comité de pilotage.

#### **Jean BONET- MONSONIS, Vice-président délégué du Conseil Économique et Social, Président de la Commission Aménagement du Territoire:**

Je suis mandaté par M. CHAUZY, que je vous prie d'excuser et qui est retenu par ailleurs, pour ce premier débat.

Enfin, le TGV pour Toulouse, sachant que le CESR s'est positionné sur le schéma national de ligne à grande vitesse depuis 1992, lors de la présentation de ce dossier.

Ainsi, le CESR dans ses orientations avait déjà donné une opinion d'aide à la décision politique. L'anomalie que constituait le fait que l'agglomération de Toulouse, 4<sup>ème</sup> agglomération de France, ne soit pas reliée au TGV ne nous paraissait pas acceptable.

Dans cette dernière délibération, le CESR a prôné la ligne LGV entre Bordeaux et Narbonne. Effectivement, c'est un maillon indispensable si l'on veut faire en sorte que la région Midi-Pyrénées rentre bien dans les grands réseaux européens de desserte.

Le CESR souhaite que cette ligne à grande vitesse rentre en service au plus tard en 2016, avec son maillon sur Narbonne. La question de la poursuite et de l'engagement des travaux sur ce deuxième maillon doit se faire rapidement.

Si l'on veut une véritable irrigation du territoire national et du territoire régional, il faut qu'on remette à niveau les lignes régionales.

Aujourd'hui, les lignes régionales sont dans un état déplorable. Leur modernisation est indispensable. Il ne faut pas attendre l'arrivée du TGV pour faire en sorte que les temps de parcours sur la région s'améliorent par la modernisation des lignes.

Dernière réflexion, il faut aussi que cela permette la décongestion de l'agglomération. Dans ce cadre, la réalisation doit s'accompagner d'une véritable desserte urbaine, à partir d'une ceinture ferroviaire de Toulouse, permettant d'arrêter le flot des voitures à l'entrée de Toulouse avec des portes d'entrée, sur des gares. Cela fait aussi partie des éléments qui nous semblent indispensables de réaliser d'ici 2016.

Le CESR aura l'occasion dans un débat et dans un avis d'affiner plus grandement sa position sur le TGV. D'ores et déjà, soyez assurés que nous le portons pleinement.

### **Henri DEMANGE:**

Vous me permettez par votre intervention de rappeler qu'en permanence toutes les collectivités, toutes les associations, toutes les organisations socioprofessionnelles sont vivement appelées à émettre des avis les plus circonstanciés possibles, des délibérations, des lettres... tout cela enrichira fortement le dossier.

Avant de passer à la deuxième séquence, je vais demander à mes deux collègues, M. SABLAYROLLES et M. MATHIS, de livrer la première fournée d'observations qu'ils font à partir des questions écrites. Je rappelle qu'elles recevront toutes une réponse écrite.

### **M. MATHIS, Commission particulière du débat public :**

Nous avons un certain nombre de questions, qu'on va résumer car certaines se regroupent assez facilement. Il y a une première question sur la structure du réseau en général.

Toulouse-Bordeaux est la première étape d'une tangentielle vers Montpellier-Marseille-Lyon-Barcelone. Des questions portent sur la date. C'est une préoccupation de nos concitoyens. Peut-on y répondre tout de suite ? Je n'en sais rien.

La deuxième question est très prégnante. Nous avons six questions sur l'intermodalité, principalement fer/air. Vous imaginez bien que c'était classique.

Le taux de clientèle captée éventuellement par le TGV ? Sur quoi sont fondées les estimations ? Qu'en est-il de l'exemple de Marseille ? Autre série de questions sur la LGV et le deuxième aéroport, est-il encore nécessaire ? Quelles sont les interfaces avion/train/voiture ?

A chaque fois nous avons plusieurs questions sur ce sujet important.

### **Henri DEMANGE:**

Une question reviendra régulièrement dans le débat, car les médias en ont largement fait état : le problème de l'intermodalité fer/air, à savoir les relations et les conséquences du TGV sur le trafic aérien.

Il ne faut pas esquiver cette question. C'est peut-être le moment que RFF donne son point de vue, qui ne peut être que partiel, et que l'État s'exprime sur ce sujet. La Direction de l'Aviation Civile et la Direction des Transports Terrestres, qui ont la maîtrise de ces deux sujets.

M. DUPORT, peut-être un premier élément de réponse, qui sera complété par M. CROCHERIE.

### **Jean-Pierre DUPORT:**

Je vais répondre à la question posée par M. MATHIS relative aux dates.

Le Gouvernement a pris des engagements dans le CIAT sur une première fournée de lignes à grande vitesse, qui sont l'achèvement de la LGV Est en juillet 2007, le lancement de la deuxième phase de la LGV Est européenne en 2008, l'achèvement de Tours-Bordeaux en 2016, l'achèvement de Bordeaux-Toulouse en 2016, et à la même période l'achèvement de la ligne vers la Bretagne et Pays-de-Loire.

J'y ajoute des engagements en termes de délai, de démarrage du contournement de Nîmes-Montpellier en 2006, et de la LGV Rhin-Rhône branche est en 2006.

Tout ceci est destiné à mesurer l'effort que cela représente. Pour les opérations qui ne figurent pas cette liste, je ne peux pas donner de date.

Ce sont les engagements pris par le Gouvernement dans le CIAT. Ceci nécessite un effort financier considérable. Les opérations qui ne sont pas dans cette première liste seront réalisées au-delà de 2016.

Je parle des opérations de lignes à grande vitesse, mais pas du lien avec l'amélioration du réseau régional, autre question sur laquelle on pourra revenir peut-être tout à l'heure si vous le voulez. Bien évidemment, c'est une préoccupation forte pour RFF.

Vous avez posé une question sur l'intermodalité et comment nous avons calculé les chiffres. Jean-Jacques FAUCHER va répondre à cette question.

### **Jean-Jacques FAUCHER:**

Peut apparaître à l'écran l'évolution de la part modale air/fer.

Elle donne les estimations de la situation prévalant avant et après le projet. Elle montre effectivement que la ligne à grande vitesse va permettre des reports de la clientèle aérienne à la fois sur les relations de Midi-Pyrénées en direction du nord, mais également en provenance de l'Aquitaine, et en direction du sud-est.

Les études sur ces analyses de trafic, permettant d'identifier la clientèle que l'on peut attendre grâce au projet, résultent d'une modélisation qui prend en compte divers paramètres : les évolutions démographiques.

On peut également en compte les éléments et les critères de choix, de mode que l'on peut constater aujourd'hui et qu'on valide par le calcul des passagers pour prendre tel ou tel mode de transport dans telle condition.

On définit en projetant les offres rendues possibles à l'horizon de réalisation du projet, les nouvelles conditions que l'offre ferroviaire permettra d'acquérir comme clientèle nouvelle. Il y avait aussi une deuxième question liée à l'intermodalité. Nous l'avons traitée dans le dossier support, en répondant à une question qui pouvait se poser à l'occasion de la présentation du projet de LGV : pourquoi la LGV ne dessert-elle pas l'aéroport de Blagnac ? Nous avons apporté des éléments de réponse, qui sont liés à des conditions physiques de réalisation du projet, qui doit rejoindre la ligne actuelle à hauteur de St Jory, à un niveau situé très au nord de Blagnac.

Les hypothèses de création d'une ligne qui rejoindrait Blagnac par le Nord, et qui ensuite de Blagnac rejoindrait l'agglomération toulousaine au sud, se heurtent de notre sens à des contraintes d'insertion environnementales relativement prohibitives.

Nous avons également dans les études conduites pour le projet défini des éléments liés à l'intermodalité ou la multimodalité, c'est-à-dire à la façon dont l'avion et le train peuvent être complémentaires, ou du moins le train complémentaire à l'avion dans une succession de parcours que peut faire un voyageur, en citant deux exemples de cette intermodalité en France, celui de Roissy Charles de Gaulle où le nombre de voyageurs intermodaux, ceux qui ont effectué un parcours d'approche sur l'aéroport par TGV, est estimé à 1,6 millions de voyageurs par an.

Un second exemple, celui de l'aéroport de St Exupéry à Lyon, où ce nombre de voyageurs en correspondance intermodale est de 28 000 seulement. Donc, les études tirent un certain nombre de conclusions sur les caractéristiques que doit avoir une plate-forme aéroportuaire pour que puisse y être effectuée une intermodalité fer/aérien, avec le maximum de chances de succès.

#### **M. DEMANGE:**

M. CROCHERIE peut-être, toujours sur le sujet de l'intermodalité, en signalant au passage que vous avez tous noté l'intérêt de la réponse de M. DUPORT sur le calendrier du projet.

#### **M. CROCHERIE, Directeur régional de l'équipement Midi-Pyrénées :**

Quelques mots complémentaires par rapport aux présentations faites par RFF, que nous partageons tout à fait, à la fois sur les reports modaux spécifiques à cette ligne, c'est-à-dire les transferts vers l'avion, et aussi le débat sur éventuellement un branchement sur Blagnac. Nous partageons tout à fait cet aspect, sur lequel je ne reviendrai pas.

Plus globalement, la position de l'État par rapport à la politique nationale des transports, et notamment sur la complémentarité entre le fer et l'aérien. Elle a été précisée récemment. Le Gouvernement estime qu'on doit avoir un réseau ferroviaire, type TGV, qui maille bien le territoire national, d'où le développement et je ne reviendrai pas sur les présentations faites. Parallèlement, cela ne veut pas dire que le transport aérien doit être abandonné.

La politique de l'État, correspondant aux dernières lois de décentralisation, est de conserver quelques grands aéroports régionaux ou interrégionaux, dont on peut dire les vocations.

C'est une façon de relier ces grandes métropoles, type Toulouse aux grandes métropoles européennes et mondiales, via des Hubs comme Roissy. La plate-forme de Toulouse a encore son intérêt évident, mais aussi en complémentarité avec le TGV pour relier la plate-forme de Toulouse à des grandes villes françaises ou des grandes villes européennes, où l'on peut choisir entre l'avion et le TGV.

Cette complémentarité pour Toulouse, ce qui ne sera pas le cas pour d'autres villes, est complètement assumée à la fois par le développement de l'aérien qui doit se poursuivre et aussi par le développement du ferroviaire avec l'arrivée de LGV.

**Alain BERTHOUMIEUX, Délégué de la FNAUT (Fédération Nationale d'Associations d'Usagers des Transports):**

Depuis de nombreuses décennies, nous sommes pour un TGV qui relie Paris à Toulouse, et toutes les villes de France et même d'Europe.

Suite aux questions posées concernant la concurrence trafic aérien/trafic ferroviaire, à la FNAUT nous avons suivi l'historique du TGV sur la France concernant les villes du sillon rhodanien. Toutes possédaient des aéroports assez importants.

Si l'on prend l'exemple de Lyon, le trafic aérien Paris-Lyon a baissé de 50 %.

Les autres aéroports (Grenoble, Nîmes, Valence, Roanne) enregistrent un trafic sur Paris qui a énormément baissé.

La construction d'une ligne TGV donne satisfaction aux populations. On n'a rien à craindre au niveau du remplissage et de la nouvelle clientèle. Il ne peut que s'agir d'un transfert de passagers, voire de complémentarité.

A l'association, nous avons pu constater un peu le comportement de toutes les populations, qui ont choisi un autre mode.

Je tenais à rassurer les gens qui se demandent si un TGV est bien utile pour Toulouse.

**Henri DEMANGE:**

Je vous propose de passer au deuxième volet.

DEUXIEME SEQUENCE : « LE COMMENT ET LA FAISABILITE DU PROJET »

Cette partie va être animée par mon collègue, M. BAREL.

**Deuxième partie :  
Le "comment" et la  
faisabilité du projet LGV  
Bordeaux-Toulouse**



### **M. BAREL, Commission particulière du débat public:**

Sur le comment du projet, j'indique que les points essentiels de la présentation, qui ont été développés tout à l'heure au cours de l'intervention faite par le représentant de RFF, portent sur les principes généraux, à savoir la desserte de Bordeaux et de Toulouse par leur gare centrale.

C'est une ligne à grande vitesse qui permet la desserte d'Agen et de Montauban. Sur cette question, je rappelle les différents scénarios de dessertes pour Agen et Montauban, exposés par M. FAUCHER, selon que l'on passe par les gares centrales uniquement, que l'on fait deux gares nouvelles ou une gare centrale et une gare nouvelle à Agen ou Montauban.

C'est peut-être sur ce sujet que l'on pourrait accueillir les questions. Le problème des gares centrales de Toulouse et de Bordeaux a déjà été évoqué, mais il porte surtout sur la desserte d'Agen et de Montauban, et le problème de gares de ces deux villes.

Y a-t-il des questions sur ces points que les représentants de RFF pourraient éclaircir ?

### **Didier GODEFROY, cheminot, militant CGT:**

Une petite remarque, je ne sais pas si le lieu du débat est bien choisi, car cette salle est particulièrement mal desservi par les transports en commun. A part s'y rendre avec sa voiture personnelle, il est très compliqué de venir. D'ailleurs, c'est peut-être le fait que cette salle ne soit pas plus remplie pour un débat aussi important que celui de la ligne TGV entre Toulouse et Bordeaux.

Je n'ai pas la prétention de représenter tous les cheminots, mais je pense qu'ils sont particulièrement heureux de voir que le développement du ferroviaire sera au devant de l'actualité sur la région Midi-Pyrénées.

Malheureusement depuis de nombreuses années, il subit de tels coups et de telles attaques, et les luttes des cheminots sont souvent relayées, quand ils voient un tel projet arriver, ils ne peuvent que s'en satisfaire.

Je vais donner un chiffre révélateur. En 30 ans de présence à la SNCF, je n'ai vu que 7 km de lignes se créer sur la région Midi-Pyrénées. Je vous passe les dizaines de kilomètres rayés de la carte, toujours en région Midi-Pyrénées, tout cela pour vous montrer qu'aujourd'hui on est particulièrement satisfait de voir un tel projet arriver et se concrétiser, nous l'espérons.

Ce projet est un peu l'Arlésienne. Je suis ravi d'avoir entendu quelques intervenants subitement défendre le ferroviaire, mais je rends compte que lorsqu'il s'agit de passer aux actes, c'est souvent la route qui gagne.

La mairie de Toulouse a réservé des terrains pour une deuxième rocade. Je n'ai malheureusement pas vu de terrain réservé pour la future ligne de TGV.

Nous situons bien ce projet comme un désenclavement de la région. Nous ne voyons pas simplement la création de la ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse comme le seul moyen pour les Toulousains ou les habitants de la région pour se rendre à Paris.

Je ne pense pas que l'ensemble des habitants de la région Midi-Pyrénées aient une envie exclusive de se déplacer vers Paris. Il faut bien situer ce projet comme un désenclavement de la région et permettre ainsi à de nombreux voyageurs potentiels de se rendre en Midi-Pyrénées, et des habitants de Midi-Pyrénées se rendent dans de nombreuses régions et dans d'autres pays.

Il est évident que pour nous ce désenclavement se situe bien avec une ouverture sur l'Europe, notamment un pays proche (l'Espagne) ainsi que sur toutes les autres régions du sud, et bien évidemment pour pouvoir se rendre avec une meilleure accessibilité vers Paris. Après, il faut faire attention de ne pas caler un projet exclusivement en affichant un temps de trajet record. Sinon, ce serait une vision particulièrement parcellaire d'un projet qui peut-être ne donnerait pas toute la satisfaction à ceux qui sont à même d'utiliser le train.

Je vais donner un petit exemple. On peut certainement faire Toulouse-Paris (850 km) en 3H, mais je vous rappelle qu'aujourd'hui, on met 2H pour faire Toulouse-Rodez (158 km). Il faut aussi donner une certaine accessibilité au train. Le train est particulièrement utilisé lorsque les tarifs sont très attractifs. Il faudra faire attention quand on mettra en service ce type de liaison à donner une accessibilité à l'ensemble des populations.

Le train a une dénomination essentielle, c'est un moyen de transport qui permet de se rendre dans les cœurs de ville. On n'a pas la même dimension que l'aérien. On ne peut pas mettre un aéroport dans un cœur de ville, notamment à Toulouse, Montauban, Agen ou Bordeaux. Par contre, le train a véritablement une pertinence pour desservir un cœur de ville. Il nous semble que la ligne nouvelle doit bien évidemment desservir les cœurs de villes, et évidemment la gare Matabiau.

Pourquoi desservir un cœur de ville ? On peut utiliser avec une grande pertinence toutes les correspondances avec l'ensemble des moyens de transports.

Si l'on prend le cas de Toulouse, autour de la gare Matabiau, il y a la gare routière, les transports en commun de la ville et de l'agglomération toulousaine, et l'ensemble des correspondances qui permettent aux gens qui veulent utiliser le TGV futur ou qui descendront de ce futur TGV de pouvoir alimenter l'ensemble des villes de la région. La gare Matabiau aujourd'hui est un nœud ferroviaire très important, sur lequel nous devons avoir un œil attentif. Cette gare est déjà saturée, et si demain on veut répondre au défi que va représenter le TGV, et donc l'arrivée de milliers de voyageurs supplémentaires, il faudra se pencher très sérieusement sur l'avenir de la gare Matabiau.

Une personne a parlé de la desserte de St Agne et de créer une gare. Si l'on veut parler d'avenir sur la gare de Toulouse, on a intérêt à regarder que tous les trains en provenance de la région, et qui vont permettre d'alimenter ce nouveau TGV ou alimenter les villes de la région, en partant du TGV nouvellement créé, aient d'autres lieux de terminus. La caserne Niel serait un parfait espace pour accueillir une nouvelle gare dans l'agglomération toulousaine. Le contournement de Toulouse paraît être quelque chose de particulièrement pertinent qui a été soulevé pendant de nombreuses années par les cheminots.

Ils savent très bien qu'on peut détourner un certain nombre de trains, qui n'ont pas obligation de passer par le cœur de ville, donc par la gare Matabiau.

En allégeant la gare Matabiau, on peut donner une accessibilité encore meilleure pour cette nouvelle liaison entre Bordeaux et Toulouse.

Un dernier élément pour cette accessibilité au cœur de ville et à la gare Matabiau. Aujourd'hui, il y a un projet de déplacement des ateliers d'entretien du matériel, donc un espace très important devrait se libérer vraiment à la proximité immédiate de la gare Matabiau.

On sait très bien que des projets trottent dans la tête, y compris de dirigeants de l'entreprise, et peut-être de collectivités de récupérer ces terrains pour des opérations immobilières.

Dans quelques années, lorsque le TGV va arriver à Toulouse, et on a des exemples notamment à Marseille, on risque de voir une flambée de l'immobilier.

Nous pensons qu'il faut véritablement préserver ces terrains et les garder dans le domaine du ferroviaire, pour pouvoir assurer toute cette correspondance qui sera nécessaire, pour qu'on puisse desservir et amener avec pertinence le TGV de Bordeaux à Toulouse dans la gare Matabiau.

#### **M. BAREL:**

Je vous remercie de cette intervention. Vous avez dit beaucoup de choses et je retiens le problème de la gare de Toulouse Matabiau, notamment sur le fait qu'on risque d'avoir très vite un engorgement.

Le fait que vous ayez pris position pour une desserte de Toulouse par la gare centrale est important. Peut-être que sur ce sujet, le Directeur Régional de la SNCF voudra intervenir.

#### **Alain DE TESSIERES:**

Je voulais compléter ce qui a été dit. Je n'oppose pas comme cela vient d'être fait les utilisations ferroviaires nécessaires dans le cadre d'un développement, et les problématiques d'aménagement urbain, très importantes pour le confort des voyageurs et pour l'accessibilité de la gare.

Les espaces actuels ferroviaires permettent moyennant des investissements qu'il faudra étudier, aussi bien pour le développement du TER car le Conseil Régional a une politique extrêmement ambitieuse que pour le TGV et doit permettre d'élargir les quais et augmenter le nombre de voies.

En même temps, il y a la problématique de l'accueil des voyageurs, donc des espaces de la gare proprement dite. Là aussi, il faudra aller bien au-delà du bâtiment actuel.

Une fois de plus, les possibilités foncières permettent sans aucun problème de régler cet aspect.

Enfin, je ne crois pas qu'il faille opposer et systématiquement refuser l'idée de développement immobilier dans les espaces, qui ne sont pas strictement nécessaires, de façon à assurer une harmonie complète en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

C'est bien pour cela qu'un comité de pilotage, piloté par la mairie, qui regroupe l'ensemble des acteurs concernés, fait un diagnostic en ce moment pour essayer d'établir la situation actuelle et définir ensemble des solutions pertinentes.

#### **M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées :**

Je voulais ajouter un commentaire à ce qui vient d'être dit, concernant le site de Matabiau, et d'autres points évoqués.

En dehors des TGV et de la LGV, d'autres études sont en cours concernant l'aménagement du site de la gare Matabiau. Les travaux du 6<sup>ème</sup> quai vont démarrer rapidement.

Par ailleurs, des études sont en cours sur la poursuite de l'aménagement du site de Matabiau, pour faire face à la fois au développement du TGV, mais aussi au développement du TER et également du fret.

Nous veillons avec les partenaires du contrat de plan État/Région à ce que la capacité ferroviaire du site de Matabiau soit préservée.

Je voudrais répondre rapidement à deux points, dont un a été évoqué, c'est le contournement de Toulouse. De la même manière qu'au-delà du débat public Bordeaux-Toulouse, une concertation doit être organisée et le Président vient de renouveler son engagement sur Toulouse-Narbonne.

Une concertation du même type doit avoir lieu sur le contournement de Toulouse. Nous nous préparons à cette concertation pour le premier semestre 2006.

Le troisième point concerne un autre sujet qui a été évoqué par ailleurs, c'est l'aménagement d'une gare TER à Niel ou à St Agne. En tout cas, des études sont en cours pour choisir le meilleur site pour le meilleur aménagement.

### **Serge DIDIER:**

Juste pour préciser au représentant de la CGT que la ville de Toulouse a pris une délibération il y a plusieurs semaines, et est à l'initiative du comité de pilotage. Le Maire de Toulouse a voulu qu'il y ait un comité de pilotage pour la gare Matabiau.

S'agissant des spéculations immobilières, nous n'avons pas d'informations. Nous savons qu'il y a une délibération du terrain.

Pour le moment, nous n'avons aucun contact avec qui que ce soit. Nous travaillons main dans la main avec la SNCF pour aménager la gare Matabiau, ses abords et envisager une gare beaucoup plus vaste, car nous voulons que le TGV vienne à la gare Matabiau.

Sur la remarque concernant la rocade routière, et nous répétons que ce n'est pas le débat de ce soir, vous avez plus d'informations que moi. Il n'y a aucune réserve foncière prise par la Ville de Toulouse, la communauté d'agglomération pour cette rocade, qui est encore hypothétique.

Nous n'avons encore engagé aucun débat, nous réfléchissons et nous avons une volonté, mais nous verrons. Pour le moment, nous sommes sur le TGV.

### **Jacques AGRAIN, Membre du Conseil Économique et Social au titre des personnalités qualifiées:**

Je suppose que si c'est qualifié, c'est par rapport à un engagement ancien en tant que Vice-président du Conseil Régional pour la création du premier schéma régional des transports collectifs dans notre région. A l'époque, nous étions en avance.

Je ne voudrais pas être le chat noir. J'ai entendu un certain nombre de choses qui me paraissent très importantes et aller dans le sens désiré, donc je ne reviens pas sur la nécessaire coordination entre les divers modes de transports : transports ferroviaires régionaux, transports routiers de desserte avec la gare routière et le métro, sauf que l'on parle du contournement de Toulouse.

Je voudrais rappeler que le premier projet de contournement de Toulouse date de 1940 : ouverture du triage de St Jory. Maintenant, on ne peut plus passer par la vallée de l'Hers. Il ne faudra pas prendre autant de retard.

En entendant des propos inquiets ici ou là, nous avons en effet quelques raisons de l'être à Toulouse.

Comme par hasard, on a fait un métro qui interdit de faire une gare souterraine à Matabiau. On a une deuxième ligne de métro, qui aurait dû, aux yeux des gens qui veulent véritablement une coordination des transports, croiser la première au niveau de la gare de Matabiau. On le fait en bas des allées Jean Jaurès.

En l'occurrence, ce n'est pas mon souci. On a entendu s'exprimer la ville et l'agglomération, le Conseil Général et le Conseil Régional. Or, aujourd'hui, ma grande préoccupation, au-delà des mots, je n'ai encore pas vu véritablement ces diverses collectivités se mettre d'accord pour un réel réseau de transport, véritablement intégré permettant de mettre le métro à disposition des transports régionaux et des transports de grandes lignes.

On organise la gare routière, on ne peut pas trop en dire de mal, même si elle est dans un endroit où, nous semble-t-il, elle aurait pu avoir de meilleurs débouchés que se trouver confrontée au bord du canal.

Au-delà du débat public sur la ligne elle-même, les collectivités concernées (Toulouse) pourraient nous apporter la preuve d'une volonté commune de coopération. Chacun ne mettrait pas son mode de transport en faisant son drapeau dans ce secteur particulier. Il me semble que les transports doivent être coordonnés.

#### **M. BAREL:**

La Commission enregistre, elle ne peut pas dire plus.

#### **Brigitte PRÉVOST, Présidente ADEIC 31 (Association de Défense d'Éducation et d'Information du Consommateur):**

J'ai juste une interrogation pour le moment, j'ai relevé dans les paroles de M. le Préfet que les financements seraient principalement composés de fonds publics. C'est le « principalement » qui m'interroge.

#### **Jean DAUBIGNY :**

Cette question se pose sous la forme suivante : il faut trouver les ressources pour créer ces morceaux du réseau de TGV.

Cela peut-il être l'objet d'un recours aux financements privés ? Nous avons un recoupement avec les préoccupations manifestées, et c'est le bien souci de marquer qu'il s'agit bien d'un grand équipement public. L'argent public en détermine aussi le caractère.

Nous entendons dans cette salle, selon les premières interventions, et je ne préjuge pas de la suite des débats un souhait, qu'on ne tarde pas. J'ai même entendu plusieurs propos laissant entendre que si l'on pouvait faire plus dans le même temps, ce serait bien.

Laissons ouvertes toutes les possibilités, car nous savons qu'il y a un problème de moyens techniques.

RFF avec tous les talents réunis a un grand nombre de chantiers à conduire dans les dix ans à venir, et vous l'avez rappelé tout à l'heure. Il y a là aussi des limites qu'il faut rappeler.

On ne peut pas employer les gens pour 30 ans, pour mener tous les projets en 10 ans, il y a forcément un étalement.

Si l'on veut trouver le moyen d'aller aussi vite et aussi loin que possible, il ne faut pas fermer la porte à toutes les réflexions, à partir du moment où l'on a bien arrimé à une notion publique le projet.

C'est ce que j'ai voulu dire par ce propos.

### **M. MIRASSOU:**

Je voudrais répondre à notre ami Jacques AGRAIN qui a évoqué la gare routière. Chacun sait qu'elle est à la charge du Conseil Général. Du reste, elle a fêté ses dix ans il y a quelques jours.

On ne peut pas à la fois discuter et dire en posant en préalable l'intermodalité, tout en éloignant la gare routière de la gare SNCF qui était là bien avant.

La complexité du problème, qui est d'ailleurs évaluée dans le Comité de pilotage, créé dans le cadre de la restructuration de la gare Matabiau. Une problématique géographique fait qu'il sera très difficile de déplacer la gare ou le canal du midi.

Les considérations géographiques qui sont les nôtres sont difficiles à gérer, car elles rentrent en contradiction.

La volonté du Conseil Général est de tout mettre en œuvre pour que cette fameuse intermodalité, et surtout à partir de l'arrivée du TGV, joue à plein.

Je rappelle pour ceux qui ne savent pas que la gare routière, au-delà des lignes départementales accueille aussi des lignes régionales.

Je retiens, dans le cadre du débat en annexe de l'arrivée du TGV en gare de Matabiau, que se posera véritablement la question des capacités d'accueil de cette gare, non seulement par rapport aux usagers, mais également en tenant compte des moyens de transport que prendront ces usagers pour accéder à la gare.

Les 10 ans qui nous séparent ne seront pas de trop pour envisager une solution pertinente, pouvant permettre d'accueillir le nombre souhaitable, le plus haut possible, d'usagers du TGV mais également de donner des possibilités en termes d'accessibilité.

C'est là que l'intermodalité jouera toute sa place, car par définition toute la clientèle arrivant du nord est de Toulouse aura la possibilité de garer, si elle arrive en voiture, bien en amont de la gare Matabiau son véhicule pour emprunter le car ou le métro, pour arriver jusqu'à la gare. Cela constituera une rupture de charge parfois dissuasive, mais qui correspondra à une nécessité absolue, faute de quoi le quartier sera asphyxié.

Comme j'en suis le Conseiller Général, vous comprendrez que j'y attache la plus grande attention.

### **M. BAREL:**

Nous allons peut-être passer aux questions écrites sur cette deuxième partie du débat.

### **M. SABLAYROLLES, Commission particulière du débat public :**

En dehors de celles qui ont déjà été abordées, sur lesquelles je ne reviendrai pas pour respecter les délais de temps de cette réunion, je ferai part de deux suggestions énoncées par plusieurs papiers.

La première concerne un éventuel contournement de Bordeaux, pour éviter de pénétrer au sein de l'agglomération bordelaise et gagner ainsi du temps sur le trajet Toulouse-Paris.

Une seconde proposition concerne les gares, notamment celle de Montauban, et qui au motif de ce que Montauban est proche de Toulouse et qu'un arrêt en gare coûte du temps, suggère de supprimer cette gare au profit de celle de Toulouse.

Par ailleurs, une question est posée sur le fait que dans le dossier, en matière de tracés, il existe trois tracés soumis aux débats entre Agen et Bordeaux, et qu'un seul figure entre Agen et Toulouse. Pourquoi ?

Enfin, à ce stade de la réflexion, les raccordements sont-ils envisagés entre les gares nouvelles et les gares existantes ? La question vaut pour partout où cela est envisagé.

### **Jean-pierre DUPORT:**

Pour ce qui concerne le contournement de Bordeaux, le débat doit démarrer dans la clarté. Le contournement de Bordeaux, comme d'autres contournements d'autres agglomérations, se posera le moment venu. Ce n'est pas aujourd'hui un sujet d'actualité dans le cadre du présent débat.

Je me permettrai de rajouter un élément d'appréciation supplémentaire. Pour ceux qui connaissent un peu l'agglomération bordelaise, un contournement ferroviaire de Bordeaux, et je ne parle du contournement autoroutier qui a posé quelques problèmes, y compris pour la Commission du Débat Public, poserait si l'on veut gagner du temps par rapport à Toulouse des problèmes redoutables d'insertion environnementale.

Je pense qu'il suffit de regarder un peu attentivement la carte du vignoble bordelais, pour savoir dans quel type de vignoble passerait un tel contournement, si l'on veut gagner du temps.

Si l'on fait un contournement par l'ouest et par le sud, qui se retrouverait dans le Haut Brion, cela poserait aussi des problèmes redoutables. Il ne ferait probablement pas gagner de temps.

Concernant la remarque sur la gare de Montauban, nous ne répondrons bien évidemment pas à cette remarque, car c'est le débat public qui va nous éclairer sur la question posée. Je n'y répondrai pas à ce stade, c'est un élément du débat.

### **M. SABLAYROLLES:**

Sur le tracé Agen/Toulouse ?

### **Un intervenant:**

Sur cette question, apparaissent à l'écran les différentes options de passage. Entre Bordeaux et Agen, la distance est assez grande (120 km), le territoire est vaste.

Il est assez naturel d'avoir envisagé plusieurs options pour le passage de la ligne. D'ailleurs, on verra quelle différence s'attache à chacune de ces options.

Entre Agen et Toulouse, dans les quatre scénarios que nous avons présentés, il y a une desserte de Montauban ; ce qui conduit la ligne à passer au plus près de Montauban et ce qui limite ses possibilités de divagation entre les deux.

C'est pourquoi, sur ce trajet, avec un point de passage qui marque naturellement le parcours, les hypothèses se réduisent à une seule option de passage.

**M. SABLAYROLLES:**

On a à peu près terminé cette deuxième partie.

**Henri DEMANGE:**

Nous entamons la dernière partie, que va animer Jean-Claude SABIN.

**Troisième partie :  
Les enjeux sociaux  
et environnementaux**



**Jean-Claude SABIN, Commission particulière du débat public :**

Cette partie concerne les impacts. On a devant nous un projet structurant d'aménagement, mais avec des aspects positifs, qu'on a beaucoup évoqués.  
Il faudrait bien évoquer d'autres aspects le moment venu. Je suppose que dans un tel projet, on va chercher l'aménagement le moins coûteux et le moins nuisible au patrimoine.  
Cela a été dit précédemment, on va traverser des lieux prestigieux sur le plan agricole, mais aussi sur le plan environnemental. Donc, des problèmes redoutables vont être posés.  
Madame CAMBOU a déjà un peu évoqué la question, en disant qu'elle se réservait plus tard.

**Josée CAMBOU:**

On veut des plans plus précis !

**Jean-Claude SABIN :**

La question a été abordée et on va y revenir.  
Avant d'engager le débat, je vous propose de redonner la parole à nos amis de RFF, qui ont peut-être un complément d'information à apporter sur le sujet.

Les questions ont été abordées, notamment sur les trois tracés avant et après Agen.  
Il faut donner à quelques personnes, M. le Maire d'Albi qui soulèvera une question, en disant qu'une partie de la région est oubliée et à Mme CORMIER, Eurosud.

**Philippe BONNECARRÈRE, Maire d'Albi**

Merci M. SABIN de me donner la parole au titre de la Ville d'Albi et cela fait suite à l'interrogation tout à l'heure de M. BAREL qui souhaitait qu'on élargisse géographiquement le propos.

Je voudrais intervenir très vite sur deux thèmes. Le premier étant « oser un TGV régional ». Comment en effet justifier encore plus fortement un TGV à Toulouse ?  
900 000 habitants sur l'aire urbaine, 1 million pour le département, chacun connaît le développement économique du Toulousain.

600 000 habitants de plus avec le Tarn et l'Aveyron dans le débat sur le TGV, c'est à mon sens encore mieux. Ce qui signifie que chaque fois que le monde toulousain, haut-garonnais va associer les secteurs voisins, il va augmenter ses chances de réussite.  
Cela conduit immédiatement à une première observation, qui a d'ailleurs été évoquée par le CESR, notamment précédemment. Il s'agit de la qualité des rabattements organisés sur le futur TGV.

Si vous avez demain des rabattements de qualité sur le TGV arrivant à Toulouse, vous êtes sûr du succès et vous êtes sûr de justifier encore plus facilement l'arrivée la plus rapide possible du TGV sur le Toulousain.

Quand j'entendais il y a quelques secondes les observations de M. MIRASSOU sur les problèmes d'accès sur Matabiau, notamment sur l'est de la région, c'est-à-dire les 600 000 habitants que j'évoquais, la réponse est évidente. Elle est dans le doublement de la liaison ferroviaire entre le Tarn et la Haute-Garonne, en commençant déjà par l'affectation des crédits d'études, qui sont inscrits au contrat de plan et qui nous permettent, compte tenu des délais que chacun connaît, d'être prêts le jour venu dans les durées et les dates, données tout à l'heure par RFF.

Ma première demande est de raisonner Toulouse et les villes moyennes voisines, et de raisonner en lançant d'ores et déjà, en même temps que les études du TGV, les études sur le raccordement ferroviaire de qualité sur l'agglomération toulousaine.

Ma deuxième observation consiste à raisonner sur un TGV Bordeaux-Toulouse-Méditerranée. Cela a été un peu évoqué. J'ai appris avec beaucoup d'intérêt il y a quelques minutes qu'une concertation était envisagée en 2006 sur l'aspect contournement de l'agglomération toulousaine. Ceci me paraît effectivement essentiel si vous voulez faire réussir cette liaison de Bordeaux par le Toulousain vers la Méditerranée.

Si vous voulez réussir cette logique de contournement de l'agglomération toulousaine, parmi les hypothèses, n'écartez pas le sens des vallées, ni l'hypothèse de passer par l'est. Cela me paraît logique sur le plan géographique. A ce moment-là, vous raccordez les départements du nord de Midi-Pyrénées évoqués et une gare pouvant se situer entre Toulouse et le Tarn me paraîtrait avoir du sens.

Dernier point et conclusion, raisonnez chaque fois en global, raisonnez Toulouse et raisonnez dans la liaison en étoile avec les villes moyennes, vous verrez immédiatement que ce sera bon pour Toulouse et pour les villes moyennes qui font la force de cette région. Merci, M. le Président de votre attention.

### **Jean-Claude SABIN:**

Merci pour cette contribution. A la Commission, nous avons des contacts avec les responsables de cette zone.

### **Valérie CORMIER, Eurosud transport :**

Je vous prie d'excuser mon Président, Jean-Louis CHAUZY. Nous partageons avec le CESR le même Président depuis les années 2000.

Notre association est un peu le dinosaure de ce projet. Je voudrais vous rappeler l'histoire de ce projet pour qu'on puisse mettre en perspective son futur.

Son futur n'est pas gagné. On l'a bien vu avec la concurrence des autres projets. Qu'est-ce que Eurosud transport ?

En 1991, le Conseil Général Midi-Pyrénées s'est inquiété de voir Toulouse et la région mises à l'écart très longtemps du réseau des TGV français et européens.

Ils n'avaient pas tort, car les premières études véritablement officielles, et nous sommes depuis un peu plus discrets, car les RFF et les décideurs officiels se sont mis au travail en 2000.

Il aurait 7 ans d'animation, de débats, de colloques. Nous avons fait venir M. MARTINAN dès sa nomination à Toulouse pour attirer son attention. Il aura fallu 10 ans pour lancer ce débat public. Vous imaginez à quel point pour Eurosud Transport c'est une satisfaction. Cette association regroupe depuis 10 ans beaucoup de collectivités de Midi-Pyrénées, et de Chambres de Commerce. Je suis très surprise qu'elles ne soient pas là ce soir, et qu'elles n'interviennent pas.

Elles ont toujours pourtant mené des réflexions dans ce domaine. On a la Chambre de Commerce de Perpignan, Narbonne, Agen, Toulouse, Tarbes. Depuis longtemps, elles ont une vocation interrégionale et surtout européenne.

Je n'entends ce projet que comme un tout premier maillon du réseau de transport ferroviaire du 21<sup>ème</sup> siècle dans le sud-ouest européen.

Il ne m'apparaît intéressant que s'il se connecte rapidement vers le réseau espagnol. Je fais énormément de coopération avec la Catalogne et l'Aragon. Le réseau ferroviaire espagnol se développe très vite.

En 2009, Perpignan-Figueras sera prêt, un peu après Montpellier-Nîmes. Il est impensable de notre point de vue de laisser trop longtemps Toulouse coupé de la Méditerranée.

D'ailleurs, j'aurais une question précise à poser : pourquoi le débat public s'est arrêté, alors que les études sont prêtes ?

L'étude a porté sur Bordeaux-Toulouse-Narbonne. Pourquoi le choix a été fait d'arrêter le débat public à Bordeaux-Toulouse ?

On voit d'ailleurs l'intérêt de la région Languedoc-Roussillon qui cofinance ce projet, alors que le débat ne la concerne pas. Ils ont maintenu leur soutien à Eurosud aussi d'ailleurs.

Pourquoi cette concertation générale ? Qu'est-ce que cela revêt exactement ?

Que peut-on en attendre, en particulier autour de Narbonne ?

Nous préconisons bien sûr dans le futur un carrefour à Narbonne, permettant d'aller aussi facilement à Barcelone qu'à Montpellier, Lyon et Marseille.

A Eurosud, on s'appelle aussi Eurosud Atlantique-Méditerranée. Pour nous, c'est la première fois peut-être qu'on va construire une transversale vraiment efficace.

On va sortir de la logique radiale en connectant deux radiales importantes : Sud Europe Méditerranée et Sud Europe Atlantique.

Il nous paraît effectivement indispensable de favoriser le train. Cela fait plus de dix ans qu'on parle du train. On en parle aussi pour les Pyrénées.

Il faut aussi se poser la question de savoir comment la nouvelle traversée ferroviaire des Pyrénées se connecte à cet ensemble ?

Pour nous, la première connexion à privilégier, c'est Perpignan-Figueras, puisque c'est la première traversée ferroviaire des Pyrénées qui permettra de faire passer du fret.

Concernant la ligne de fret, il est très important d'en faire une ligne nouvelle puisqu'elle va ouvrir de nouvelles capacités. On connaît aujourd'hui la situation du fret ferroviaire, ce n'est pas pour rien qu'on a 20 000 camions tous les jours dans les Pyrénées.

Je voulais donc témoigner un peu du mal qu'on a eu à faire émerger ce projet de TGV dans cette ville de l'avion, de la difficulté à trouver un consensus et la même volonté dans toutes les collectivités. Aujourd'hui c'est fait, on est ravis.

Pour la suite, il faudra que ce consensus se maintienne et il faudra se battre parce que la concurrence est très importante en France. Tous les projets TGV sont un peu concurrents, et si on prend du retard sur les financements des procédures suivantes, d'autres projets pourraient bien aller plus vite que le nôtre.

**Jean-Claude SABIN:**

Merci Madame pour votre contribution.

Je pense qu'il avait été un peu répondu par avance à vos questions. Nous sommes aujourd'hui dans le débat public de l'axe Bordeaux-Toulouse, parce qu'il y a une décision du CIAT. Mais effectivement, vous avez bien raison, il faut que cela s'inscrive dans un ensemble. Vous avez raison sur un autre point aussi : je crois savoir que la ligne TGV Barcelone-Madrid est en cours de construction et très avancée. Alors effectivement, on a le sentiment de prendre un peu de retard.

Je reviens maintenant au sujet « les impacts », un sujet d'ordre un peu général, pour poursuivre les débats et je donne volontiers la parole à qui veut la prendre.

**Monsieur DIEUDONNE, habitant de DEYME:**

Dans le document de 6 pages présentant le projet, je constate à la page 5, au-dessus de la carte, une phrase qui m'inquiète beaucoup. Monsieur le Préfet faisait appel à la rigueur et à l'honnêteté, je pense que RFF devrait faire un peu la même chose :

*« les différentes problématiques environnementales feraient l'objet, lors de la poursuite du projet de la plus grande attention de la part de RFF. ».*

Je souhaiterais que le Président de RFF corrige cette faute de français, c'est « feront », puisque la ligne d'après il est écrit :

*« et les mesures de réduction de compensation seront étudiées ».*

Je crois que c'est une nuance importante.

**Jean-Pierre DUPORT:**

On va faire une exégèse de français alors, un tout petit peu si vous le permettez, une fois que j'aurai répondu à Madame que puisque tout le monde, et le plus ancien dans le grade le plus élevé dans l'initiative de lancement de cette opération, je voudrais me positionner. J'étais délégué à l'aménagement du territoire en 1991, lorsqu'on a fait le schéma directeur des lignes à grande vitesse. Donc, je me considère parmi les doyens de cette opération. Je suis désolé, Madame, vous êtes encore bien jeune par rapport à l'engagement de cette opération.

Deuxième chose sur laquelle je voudrais revenir, vous avez répondu, Monsieur Sabin, mais je voudrais redire que c'est une décision que l'on a coupée en deux.

C'est une décision du Comité de pilotage, et je rappelle, je l'ai déjà dit tout à l'heure, que le problème de l'articulation à Narbonne est un problème redoutable.

C'est un problème redoutable en termes techniques : il faut articuler l'ensemble de la liaison de l'axe méditerranéen et de l'axe atlantique méditerranéen.

C'est pour cela qu'il faut articuler les deux, et comme l'a dit tout à l'heure Jean DAUBIGNY, il faut bien prévoir un étalement des projets. Vous pouvez considérer que les choix faits par le Gouvernement ne sont pas ceux que vous auriez préférés, ils sont.

En tout cas, mon actionnaire étant l'État, je ne peux pas ne pas tenir compte des choix qui ont été faits par le gouvernement. Je répète que nous engageons cette concertation, que nous la ferons comme l'a dit Kim REGNIER tout à l'heure au début de 2006.

Je maintiens que ce qui a été dit, les différentes problématiques environnementales, bruit, paysage, impacts sur le foncier, préservation, feraient l'objet, lors de la poursuite du projet, de la plus grande attention de la part de RFF.

Je ne peux pas utiliser le futur puisque ce projet, je ne sais pas s'il se réalisera. Donc, je répète que je me tiens dans la ligne qui est celle de RFF, nous allons au débat public en toute honnêteté, et la première question, si vous avez entendu ce que j'ai dit tout à l'heure est : confirmons-nous ou non l'utilité de ce projet ?

Si on la confirme, il va de soi que le conditionnel deviendra du futur.

### **Jean-Claude SABIN :**

Sur la partie Narbonnaise, je ne vais pas préjuger, de l'issue du débat, mais on peut espérer qu'avec notre rapport, nous transmettrons fidèlement une demande forte des participants pour que ce tronçon Bordeaux-Toulouse soit rapidement poursuivi. Je pense que cela pourrait être une conclusion positive de notre débat, parmi d'autres.

### **Josée CAMBOU:**

Monsieur Sabin, vous m'avez interpellée tout à l'heure, donc je redis ce que j'ai dit au cas où cela n'aurait pas été clair.

Je considère aujourd'hui que le dossier support du débat, tel qu'il est fait, ne nous permet pas en l'état de discuter des impacts.

Certes, il y a quelques pages littéraires intéressantes, et trois cartes miniatures. Donc, je souhaite que nous ayons des soirées spécifiquement là-dessus, avec de la cartographie détaillée et qu'on puisse vraiment réaliser les positionnements des choses dans la nature, qu'il s'agisse d'humains, de zones protégées, d'enjeux divers et variés...

On ne peut pas échanger si les uns et les autres nous n'arrivons pas à réellement visualiser. Et parmi les choses à visualiser, les SEVESO aussi, car à Toulouse nous avons une certaine sensibilité. A l'usage, nous avons compris, même parfois plus rapidement que d'autres, qu'il faut éviter les grandes infrastructures de transport contre les SEVESO.

### **Jean-Pierre DUPORT:**

Je redis à Madame ce qu'elle sait très bien : un débat public de cette nature n'est pas une enquête publique. Nous ne sommes en train d'étudier un tracé. On étudie d'abord l'intérêt d'une liaison, on étudie des fuseaux, car il ne serait pas honnête de ne pas dire où cela passera, mais on n'est pas en train de faire une enquête parcellaire pour savoir à 200 m près où va passer l'infrastructure.

Donc, il n'y aura pas d'élément pour la réalisation, ce n'est pas dans l'esprit du débat public, sinon on va troubler cet esprit.

Le débat public est fait pour mesurer l'intérêt d'une infrastructure. Il n'est pas fait à ce stade, il y en aura d'autres, où l'on aura l'occasion de parler et d'examiner tous les problèmes.

Ceci étant, on a bien évidemment mesuré les enjeux environnementaux, les enjeux d'insertion, les problèmes SEVESO. Tout ceci ne nous a pas échappé.

Mais, ne confondez pas le débat public et une enquête publique, ce n'est pas le même niveau.

**Josée CAMBOU:**

Je ne vois pas comment on peut discuter d'impacts environnementaux, si l'on ne partage pas au moins la réalité sur le terrain.

Or, ce n'est pas avec la cartographie que vous nous fournissez qu'on peut voir des partages.

**Kim REGNIER:**

Le débat public doit intervenir dans une phase de développement d'un projet très en amont, de telle sorte que le projet puisse encore évoluer.

Si l'on fait le débat public à la fin de l'APS, ce n'est plus la peine car le projet ne peut plus évoluer. C'est bien la philosophie du débat public de faire ce débat très en amont. Forcément, à ce moment-là, on n'a pas une connaissance suffisamment fine du projet pour pouvoir mesurer des impacts.

En revanche, nous attendons du débat public qu'il nous éclaire sur les enjeux environnementaux et leur perception par les acteurs socio-économiques et par la population. C'est pour nous aider à rédiger le cahier des charges des études suivantes, auxquelles vous aurez l'occasion de contribuer lors des concertations et des enquêtes.

**Henri DEMANGE:**

Nous sommes aujourd'hui au début du débat public. Il va se passer un certain nombre de choses, dont des réunions thématiques. Nous ne les avons pas toutes programmées, mais nous sommes sûrs, car c'est le cas dans tous les débats publics qu'il faudra consacrer une ou deux réunions spécifiquement aux problèmes environnementaux.

Actuellement, le dossier est simple sur ce sujet. Mais, je sais que d'un côté, RFF a des éléments complémentaires, et de l'autre côté, les DIREN d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées ont travaillé sur la question.

Par conséquent, nous serons sans doute en mesure dans les prochaines semaines d'alimenter le site Internet du débat public, qui a ouvert il y a 6 jours et en est à 1 850 consultations.

Nous tâcherons d'enrichir ce débat d'un certain nombre d'éléments complémentaires, peut-être apportant des précisions nouvelles au moins sur l'état de la situation (sites classés, etc...).

**Jean-Claude SABIN:**

J'espère que les débats qu'on aura dans les autres lieux (Montauban, Agen et sur le tracé) amèneront des éléments de réflexion sur le sujet. Des questions seront abordées, évidemment.

Vous voulez peut-être nous dire quel est l'état des questions écrites.

### **M. SABLAYROLLES:**

Plusieurs questions écrites recoupent plus généralement la question de Madame.

Quels sont les plans d'accompagnement prévus du projet ?

Quelles sont les mesures de compensation ?

On peut détailler sur deux autres questions, la première étant la question de la végétalisation des lignes, des coupures vertes ; tout ce que cela entraîne et le problème est assez vaste, le problème des talus en fonction des pentes..., ce sont des problèmes importants pour les écoulements d'eau.

L'autre question porte sur les nuisances sonores et les moyens que l'on peut avoir pour les limiter. Quel est le niveau de décibels connus d'une ligne TGV par rapport à une autoroute par exemple ?

### **Un intervenant:**

Sur les impacts environnementaux, il m'a semblé qu'en début de présentation, il y avait un certain nombre de chiffres éclairants qui donnaient les gros avantages au ferroviaire.

La réflexion sur les transports doit se faire en prenant en compte le coût social des transports.

On s'en rend compte qu'on est dans une stratégie, qui développe le tout routier, qui capte 97 % des financements pour l'investissement dans le transport.

Or, on se rend compte que c'est un moyen de transport qui coûte horriblement cher à la collectivité.

L'impact sur l'environnement, ce sont des éléments à mettre en avant avec beaucoup de force, en montrant ce que pourrait générer comme économie globale pour la nation, si l'on transférait une grande partie des voyageurs de la route vers le ferroviaire, en sachant que je ne me situe certainement pas pour que tout passe par le ferroviaire. On doit parler de complémentarité.

Quand je vois le coût que représentent certains modes de transport pour la nation, on aurait aujourd'hui largement les moyens de financer les lignes nouvelles, y compris de prolonger la ligne au-delà vers Narbonne.

### **Jean-Claude SABIN:**

En parlant d'impact, il existe des aspects positifs et des aspects qui le sont moins.

### **Yannick CHOLET, habitant de Toulouse et né à Bordeaux:**

Dans de nombreux pays, notamment la Hollande et la Belgique, il est assez courant de créer les lignes à grande vitesse, en bordure des autoroutes pour minimiser les impacts environnementaux.

Même s'il n'y a rien de précis quant au tracé, est-ce une voie envisagée ou non ?

**Pierre CLAVERIE, Toulousain:**

J'ai noté dans la présentation qu'il est prévu de porter à 4 voies la portion de la ligne entre St Jory et Toulouse.

Quels sont les conséquences et les impacts identifiés à ce jour sur la partie toulousaine du fait du passage à 4 voies de cette portion de ligne ?

**Jean-Pierre DUPORT:**

Kim REGNIER et Jean-Jacques FAUCHER vont revenir sur les problèmes environnementaux, je voulais dire au Maire d'Albi, que bien évidemment on avait entendu son message.

Je sais l'intérêt que Albi et l'ensemble des habitants du Tarn portent à l'opération et à la bonne articulation avec le réseau régional, et bien évidemment on en tiendra compte.

**Kim REGNIER:**

Pour définir des mesures compensatoires, il faut d'abord avoir défini des impacts. Donc, on retourne un peu à la question précédente.

La première mesure compensatoire consiste à faire un bon tracé, bien calé à la fois en plan et en profilant long, c'est-à-dire en niveau, pour limiter les impacts.

Après tout cela, c'est une question de méthodologie qui va se développer au cours des phases ultérieures d'études, consistant à avoir une bonne analyse de la situation initiale de l'environnement, qu'on utilise au mieux pour faire un bon tracé.

Encore une fois, la première mesure compensatoire est de ne pas produire, ou un minimum, d'impacts sur l'environnement.

Les mesures compensatoires sont des choses assez classiques. Pour le bruit, cela peut être des merlons, des murs antibruit. Pour l'effet de coupure, c'est de faire des rétablissements de communication d'abord bien placés et ensuite suffisamment fréquents.

On peut en faire toute une liste qui pourra être détaillée, lorsqu'on organisera des réunions thématiques sur le sujet.

Aujourd'hui, il est trop tôt pour pouvoir entrer dans ce niveau de détail.

On ne sait pas définir les mesures compensatoires point par point. On sait définir les principes de mesures compensatoires qu'on appliquera dans les divers cas de figure qu'on rencontrera. Cela s'applique malheureusement également au sujet de la mise à 4 voies entre Toulouse et St Jory, où l'on est au même niveau de définition des études, c'est-à-dire qu'on a identifié la nécessité de mettre à 4 voies et des études n'ont pas été conduites. Mais, elles comporteront nécessairement un volet d'étude d'impacts.

**Jean-Jacques FAUCHER:**

L'image que vous avez à l'écran figure dans le dossier support, elle donne une analyse comparative des bruits émis par une infrastructure routière et par une ligne LGV, sur laquelle circule une moyenne de 100 TGV par jour.



On voit les niveaux de bruit auxquels on se situe. Il y a bien entendu une réglementation qui s'applique et qui définit les niveaux de bruit admissibles aux abords d'une infrastructure, sachant que le système est un peu complexe, car il définit la situation d'origine du milieu dans lequel se situe l'infrastructure, pour savoir si c'est un milieu calme ou un milieu bruyant.

Les éléments, outre les mesures de compensation évoquées par Kim REGNIER ou moi-même, sont le travail des acteurs du système ferroviaire, c'est-à-dire à la fois le gestionnaire d'infrastructures mais également l'entreprise ferroviaire qui vise à réduire les émissions de bruit à leur source, c'est-à-dire de produire une voie qui générera moins de bruit, et également de produire du matériel roulant également moins bruyant.

A l'horizon de mise en service de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, nous pouvons espérer que des progrès dans ce domaine auront été réalisés.

**Jean-Pierre DUPORT:**

Concernant la question liée au pré-verdissement et au traitement des talus, je vous renvoie à la page 79 du dossier, dans laquelle vous verrez une photo de la LGV est européenne, actuellement en cours de construction. Il s'agit d'un passage de grand faune que nous avons réaménagé. Vous verrez que les talus sont déjà pré-verdis et que le travail est de donner le caractère le plus naturel possible à cet investissement et à cet équipement qui constitue une saignée. Nous l'avons déjà réalisé 2 ou 3 ans avant l'ouverture de la LGV au public, car la nuisance visuelle est déjà présente.

Pour le projet de liaison Bordeaux-Toulouse, il est bien évident qu'on aura la même attitude, de veiller à ce que la meilleure insertion environnementale soit réalisée, et notamment le verdissement des talus.

**Un intervenant:**

Nous n'avons pas de vitesse au commercial. Le TGV sud-est roulait à 270 Km/h, le TGV Atlantique à 300 Km/h ainsi que le TGV Nord, le TGV Méditerranée. Le TGV Est circulera à 320 Km/h. A quelle vitesse roulera le TGV Bordeaux-Toulouse ?

**Kim REGNIER:**

Vous trouverez également cette réponse dans les documents. La ligne à grande vitesse permettra la circulation de TGV à 320 Km/h.

Le matériel utilisé par la SNCF sur le réseau Atlantique est limité à 300 km/h, mais il est appelé à être renouvelé. Il y aura une conjonction du renouvellement du matériel par du matériel apte à 320 km/h, et la réalisation de cette ligne à grande vitesse.

Donc, elle est bien faite pour faire circuler des TGV à 320 Km/h.

**Le même intervenant:**

Le nombre de circulations qu'il y aurait entre Bordeaux et Toulouse.

**Jean-Jacques FAUCHER:**

Entre Bordeaux et Toulouse, il y a l'addition des circulations Paris-Toulouse, pour une grande majorité d'entre elles qui s'arrêteront à Bordeaux.

Il y a évidemment toutes les circulations qui font Bordeaux-Marseille, Bordeaux-Lyon, Bordeaux-l'Espagne. On peut penser qu'entre Bordeaux et Toulouse, la conjonction de toutes ces circulations permettra d'avoir de l'ordre de 15 à 20 allers retours par jour, ce qui correspond à une très bonne desserte, en particulier la demande exprimée tout à l'heure d'avoir au moins une desserte toutes les heures.

**Jean-claude SABIN:**

Merci pour vos excellentes questions, qui ont permis des précisions intéressantes.

**Xavier CREMOUX, Président de l'Union Protection Nature Environnement du Tarn:**

Je prends la parole car j'ai entendu notre Député qui s'est exprimé sur le sujet.

Je tiens à signaler que sur la liaison entre St Sulpice et Montauban, il y avait une ligne de chemin de fer, qui a été enlevée et remplacée par la route. Donc, il n'y a plus de ligne liant le Tarn à Montauban.

Je trouvais les propos de M. BONNECARRÈRE un peu ambigus, car en fait on a parlé de deux projets de gare à Agen et à Montauban, je n'ai pas entendu parler de projet de gare sur le Tarn.

Quant au doublement de la ligne TER entre Toulouse Matabiau et le Tarn, on ne peut qu'être tout à fait favorables.

Sur un projet de contournement de Toulouse, que ce soit sur le Tarn ou sur le sud de Toulouse, je rejoins les propos de Josée CAMBOU.

En son temps, au premier semestre 2006, il faudra voir le dossier, les impacts et ce que cela veut dire aussi pour les gens touchés, que ce soit les agriculteurs, des viticulteurs et également des résidents, car beaucoup travaillent sur Toulouse, et qui sont victimes d'un impact sonore.

**Jean-Claude SABIN:**

Je vais rendre le micro au Président pour conclure cette première soirée, qui a été fort constructive.

**Henri DEMANGE** – Il est 21H45, et c'est peut-être une heure raisonnable pour arrêter provisoirement ce débat. Nous avons été un peu plus de 300 participants, ce qui est bien. Il paraît que cela varie entre 100 et plus de 1 000, mais le degré de participation est proportionnel au degré de contestation du projet.

Nous avons comptabilisé 32 questions, c'est-à-dire qu'une personne sur dix environ a participé activement aux débats.

Toutes ces questions, comme je l'ai indiqué, recevront une réponse.

Le débat va continuer bien sûr, et il se terminera en novembre.

Entre-temps, il y a un certain nombre de réunions particulières, qui traiteront des sujets environnementaux, mais également de l'ensemble des problèmes fonciers et de maîtrise foncière.

Avant de lever la séance, je voudrais également remercier tous ceux qui ont participé, en particulier les personnalités qui ont accepté de jouer le jeu, et de se fondre un peu dans le public, comme le veulent la déontologie, les règles et l'éthique des débats publics, et en même temps de donner les points de vue particulièrement intéressants.

Je vous donne rendez-vous au moins au 16 novembre où nous tiendrons peut-être ici, mais en tout cas dans la région de Toulouse ou à Toulouse une réunion dite de restitution où il vous sera possible à ce moment-là de faire part de vos ultimes observations.

Je vous remercie encore de votre participation.

*(Applaudissements).*